

# **REGULERING AV “THE SPREAD” I NORWEGIAN SUBSEA CONTRACT 2005**

Risiko og risikovirkninger

Kandidatnummer: 320

Veileder: Knut Kaasen

Leveringsfrist: 25. november 2005

Til sammen 17781 ord

24.11.2005

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Presentasjon av tema og problemstilling	1
1.2	Avgrensning av oppgaven	2
1.3	Rettskildesituasjon og metode	2
1.4	Begrepsavklaring	3
1.5	Oversikt over den videre fremstilling	3
<b><u>2</u></b>	<b><u>THE SPREAD</u></b>	<b><u>4</u></b>
2.1	Hvorfor er "The Spread" så sentralt i NSC 05?	4
2.2	Kontraktens definisjon av "The Spread"	6
2.3	Kontraktens regulering av "The Spread"	10
2.3.1	Kravene til "The Spread"	10
2.3.2	Leverandørens plikt til å sørge for reservedeler	12
2.3.3	Inspeksjon av "The Spread"	16
2.3.4	Utsifting/endring i "The Spread"	17
2.4	Kan Selskapet endre kravene til "The Spread" etter kontraktinngåelsen og hvilke konsekvenser/virkninger får en eventuell endring?	19
<b><u>3</u></b>	<b><u>RISIKOER KNYTTET TIL "THE SPREAD"</u></b>	<b><u>22</u></b>
3.1	Oversikt	22
3.2	Været	23

<b>3.3</b>	<b>Opprydding/fjerning av havarert del av ”The Spread”</b>	<b>27</b>
<b>3.4</b>	<b>”Free access”</b>	<b>31</b>
<b>3.5</b>	<b>Leverandørens flyt og andre kontraktsforpliktelser</b>	<b>33</b>
<b>3.6</b>	<b>Avbestilling</b>	<b>36</b>
<b>3.7</b>	<b>Selskapets rett til midlertidig å innstille arbeidet</b>	<b>39</b>
<b><u>4</u></b>	<b><u>VIRKNING FOR LEVERANDØREN AT RISIKO MATERIALISERER SEG</u></b>	<b><u>42</u></b>
<b>4.1</b>	<b>Oversikt</b>	<b>42</b>
<b>4.2</b>	<b>Forsinkelse</b>	<b>43</b>
<b>4.3</b>	<b>Heving på grunn av leverandørens kontraktsbrudd</b>	<b>45</b>
<b>4.4</b>	<b>Force Majeure</b>	<b>49</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE</u></b>	<b><u>52</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>KILDER</u></b>	<b><u>52</u></b>

## 1 Innledning

### 1.1 Presentasjon av tema og problemstilling

Fartøy og utstyr som benyttes i petroleumsvirksomheten, enten det gjelder arbeid som skal utføres offshore eller onshore, blir stadig mer avansert og kostbart, noe som setter krav til partene og deres kontrahering. Tidligere kontraheringer har selvfølgelig også krevd sitt av partene, men med tanke på at mer av arbeidet nå utføres offshore og ikke på land, endrer det kanskje litt på tidligere problemstillinger og tilfører en del ”nye” situasjoner, som krever regulering. I petroleumsbransjen er det utarbeidet flere standardkontrakter, eksempel er NF 92, som er en ren fabrikkasjonskontrakt og NTK 2000, en totalkontrakt som inkluderer ingeniørarbeider, innkjøp, fabrikasjon og installasjon. Men som de fleste vet må mye av arbeidet i bransjen utføres under havoverflaten – subsea. Derfor utarbeidet Statoil, Stolt Offshore, Subsea 7 og Technip Offshore Norge en standardkontrakt for undervannsoperasjoner, The Norwegian Subsea Contract – NSC 05. NSC 05 tar for seg de særlige problemstillinger, som knytter seg til arbeid under havoverflaten.

Jeg vil i oppgaven redegjøre for hvordan partene i kontrakten har regulert ”The Spread”, hvilken risiko bruk av ”The Spread” medfører for kontraktens parter, hvem som har risikoen og hvordan risikoene er forsøkt regulert i kontrakten. ”The Spread” er kort sagt alle fartøy, undervannsutstyr, øvrig utstyr og personell, stilt til rådighet av leverandøren, som er nødvendig for å utføre arbeidet i henhold til inngått kontrakt. Jeg vil også komme inn på hva som er virkningene hvis en risiko i tilknytning til ”The Spread” materialiserer seg. Dermed vil jeg kanskje kunne se om partene gjennom utarbeidelsen av NSC 05 har klart å regulere de forskjellige situasjoner i forbindelse med ”The Spread” på en slik måte, at risikoen reduseres for en eller begge av kontraktens parter og /eller at den plasseres på et hensiktsmessig sted. Kontrakten som ligger til grunn for min redegjørelse og drøftelse er Norwegian Subsea Contract 05 – NSC 05.

## 1.2 Avgrensning av oppgaven

Utgangspunktet for min spesialoppgave vil som sagt være NSC 05. Tidligere standardkontrakter i bransjen, først og fremst NF 92 forutsettes kjent for leseren.<sup>1</sup>

Spesialoppgaven vil ikke behandle individuelle tilleggssavtaler mellom partene, hvor partene fraviker det som er avtalt i NSC 05, men være en tolkning og redegjørelse av den opprinnelige standardkontrakten. Jeg vil kun komme inn på risikosituasjoner for selskap og leverandør, som kan oppstå på grunn av at "The Spread" har en sentral posisjon i det arbeid, som etter kontrakten skal utføres. Jeg vil redegjør for den del av de aktuelle bestemmelser, som berører situasjoner hvor "The Spread" er involvert. Det vil derfor ikke bli gitt en fullstendig redegjørelse og drøftelse av kontraktens nevnte bestemmelser.

## 1.3 Rettskildesituasjon og metode

Oppgaven vil basere seg på tradisjonell juridisk metode, men det aktuelle rettsområdet preges av få rettskilder i forhold til mange andre områder. En av grunnene til det er blant annet at myndighetene ikke har sett behov for å regulere avtaleforhold mellom profesjonelle parter, som er i stand til å ivareta sin egen tarv. I norsk rett står også prinsippet om avtalefrihet sterkt, noe som gjør at det skal mye til for domstolen setter til side eller endrer på at "agreed document"<sup>2</sup>, hvis de overhode får det til behandling.

I norsk petroleumsbransje har det vært benyttet standardkontrakter, utarbeidet mellom selskapssiden og leverandørsiden, over lang tid og disse er derfor godt innarbeidet i bransjen, noe som gir dem rettskildemessig vekt. NSC 05 er den nyeste av standardkontraktene og har som målsetting å regulere et område, som ikke har vært særskilt regulert i de standardkontrakter som finnes fra før, på gjeldende område. Tidligere har man på dette området benyttet hvert enkelt oljeselskaps interne husstandardavtaler. Både NF 92 og NSC 05<sup>3</sup> er utarbeidet mellom de største aktørene på hver side i norsk

---

<sup>1</sup> Se Kaasen – Kommentar til NF 92 for nærmere redegjørelse.

<sup>2</sup> Standardkontrakt som er blitt til gjennom forhandlinger mellom representanter for de individuelle parter.

<sup>3</sup> NSC 05 er dog utarbeidet uten Hydro.

petroleumsbransje. Forhandlingsgrunnlaget gjør at kontraktene vil virke noenlunde jevnbyrdige mellom partenes forskjellige interesser og behov.

Rettspraksis får mindre vekt som rettskilde mellom profesjonelle kontraktsparter, enn hva som er vanlig i norsk rett, fordi det finnes svært lite av den. De få dommer som finnes, for eksempel i tilknytning til petroleumsbransjen, er som regel av svært spesiell karakter. De fleste konflikter i bransjen havner aldri i rettsystemet. Løses de ikke gjennom forhandlinger mellom partene, er alternativet å bruke tvisteløsningsprosedyren som er fastlagt i kontrakten, jf. ekspertprosedyren i art. 16.3 i NSC 05, eller voldgift. Årsaken til at partene har valgt et slik utgangspunkt for tvisteløsning er blant annet ønske om hurtig og anonym saksbehandling. Selskapene i bransjen vil generelt være opptatt av å beskytte sitt renommé mot negativ publisitet. Gjennom voldgiftsavtalen kan partene selv regulere publisiteten. En negativ side ved voldgift er at de fleste avgjørelser på området ikke blir tilgjengelige for allmennheten, og kan derfor ikke påvirke rettstilstanden, noe som igjen kan hindre rettsutviklingen på aktuelle områder. Men det er av liten interesse for sakens parter, da de som regel ønsker mest mulig oppmerksomhet rundt tvisten.

#### 1.4 Begrepsavklaring

I kontrakten benyttes betegnelsen "Leverandør" på det selskapet som formelt inngår kontrakten på leverandørsiden. Selskapet er betegnelsen på leverandørens kontraktspart. Jeg vil benytte den samme betegnelse gjennom hele oppgaven på kontraktens to parter. Når jeg snakker om andre leverandører, menes leverandører som har inngått kontrakt med selskapet, men det er ikke det kontraktsforhold min oppgave omhandler. For øvrig henviser jeg til NSC 05 art. 1 hvor begrep som står sentralt i kontrakten er definert.

#### 1.5 Oversikt over den videre fremstilling

Det skal redegjøres for risiko knyttet til bruk av "The Spread". Før jeg går inn på eksterne risikofaktorer, vil jeg i kapittel 2 redegjøre for NSC 05 sin regulering av "The Spread", drøfte uklarheter og problemer i tilknytning til disse bestemmelsene. I kapittel 3 drøfter jeg

risikoene knyttet til ”The Spread”, men jeg vil også komme inn på konsekvensene av at risikoen materialiserer seg, der hvor risiko og virkning er regulert i samme bestemmelse. Dette for å kunne samle drøftelsen av hver enkelt bestemmelse under samme punkt. I kapittel 4 redegjør jeg for virkning av at risiko i tilknytning til ”The Spread” materialiserer seg, og det er leverandøren som har risikoen. I tillegg vil jeg behandle kontraktens bestemmelse om force majeure, som i gitte situasjoner modifierer de andre virkningene.

## **2 The Spread**

### **2.1 Hvorfor er ”The Spread” så sentralt i NSC 05?**

I Norwegian Subsea Contract 2005 har ”The Spread” fått en sentral plass i kontraktsbestemmelsene. Ikke i noen tidligere kontrakter innen petroleumsvirksomheten har det vært et så stort fokus på nettopp ”The Spread”. Heller ikke i kontrakter i entreprisvirksomheten har det vært noe særlig fokus på maskiner og utstyr, som blir benyttet av entreprenørene i kontraktsarbeidet. I tidligere kontrakter har fokus i all hovedsak vært rettet mot kontraktsgjenstanden og ikke så mye mot utstyret, man benytter for å oppfylle kontrakten. Så hva er det som gjør at partene i NSC 05 også har valgt å fokusere på fartøyene og utstyret, i tillegg til det arbeidet som skal utføres i henhold til kontrakten?

NSC 05 er en standardkontrakt som skal benyttes på undervannsoperasjoner. Nesten alle arbeidsoperasjoner som leverandøren må utføre for å fullføre kontrakten, involverer på en eller annen måte et fartøy. Sagt på en annen måte så er man avhengig av et velfungerende ”Spread”, for å få til et bra utført kontraktsarbeid. Det er ikke bare på grunn av at ”The Spread” står sentralt i gjennomføringen av kontrakten, at man har en del bestemmelser, som regulerer selve ”The Spread” og omkringliggende forhold. Alle vet at tid er essensielt i de fleste bransjer, og da kanskje spesielt i petroleumindustrien. Noen dager ekstra før man kan starte produksjonen på en ny brønn, kan bety at millioner av kroner går tapt. Derfor er

det viktig for selskapet å gjennom kontrakten kunne regulere så mye som mulig, blant annet for å unngå forsinkelser. Når vi vet hvor sentralt ”The Spread” står i kontraktsarbeidet, er det forståelig at selskapet vil kontrollere og eventuelt sørge for at flåten oppfyller de krav og spesifikasjoner, som leverandøren har sagt den skal gjøre før arbeidet starter.

At ”The Spread” holder den standard som leverandøren har gitt uttrykk for i anbudet, er også viktig med tanke på HMS. Det er viktig både for selskap og leverandør å forebygge at ulykkeshendelser ikke skjer. Først og fremst med tanke på personene som er involvert i arbeidet, men også med tanke på deres eget rykte i en hard bransje. Et uhell hos en av leverandørene vil ikke bare sette fokus på de som er ansvarlige, selskapet som kontraktspart vil også komme i søkelyset.

Flere av fartøyene og en god del av utstyret man benytter i subseakontrakter, er meget kostbare og spesielle. Og det er kanskje en av årsakene til at det ikke finnes så store kvantum av noen av delene. Noen av fartøyene er kanskje det eneste i sitt slag, og når det kommer til avansert utstyr tar det ofte lang tid å bestille eller lage et nytt, hvis noe skulle ryke. Selv om det finnes andre fartøy av samme type er det ikke alltid det er innen rekkevidde. Grunnen er at de ofte inngår i kontraktsarbeid ikke bare her i landet, men også i resten av verden.

De forskjellige delene av ”The Spread” varierer selvsagt i pris, men det er på det rene at flere av fartøyene som sagt er svært kostbare. Det er også en rekke risikoer knyttet til bruk av slike fartøy og kanskje spesielt under de arbeidsforhold man opererer på i subseakontrakter. I praksis er det svært ofte umulig å erstatte avtalt ”Spread” med andre fartøyer. Enten så finnes de ikke, eller så er de så langt borte, eller engasjert i andre kontraktsforhold, at de er utelukket fra å benyttes i pågående kontraktsforhold. Derfor har partene gjennom kontrakten prøvd å regulere forhold i tilknytning til ”The Spread”, i et forsøk på å redusere fartøyrisikoen.



## 2.2 Kontraktens definisjon av "The Spread"

Art. 1 y) – *Spread means all vessels and barges provided by Contractor for the performance of the Work together with all necessary personnel, equipment and consumables.*

Det er vanlig at partene innledningsvis i en standardkontrakt definerer sentrale ord og uttrykk i kontrakten. Hvorfor skal vi ta hensyn til kontraktens definisjoner? Ord og uttrykk kan tillegges forskjellig betydning fra person til person, fra gruppe til gruppe. Mens leverandøren har en oppfatning av hva et bestemt ord betyr, kan Selskapet tillegge ordet et litt annet innhold. Det skal ikke alltid så mye til før misforståelse og uenighet oppstår, derfor kan man ved å definere sentrale og viktige ord i kontrakten i alle fall unngå uenighet om hva partene har ment, når de valgte å benytte akkurat det ordet i bestemmelsen. Det er som oftest en grunn til at partene i NSC 05 har valgt å definere akkurat de ord, som fremgår av art. 1. Ordene er sentrale i kontrakten og inngår i flere av bestemmelsene. Av og til kan det oppstå problemer når man skal avgjøre om noe er innenfor eller utenfor ordets definisjon. Og hva er konsekvensene av at noe er innenfor eller utenfor. Når noe faller innenfor en definisjon vil det si at situasjonen, personen eller gjenstanden omfattes av de bestemmelsene hvor ordet er benyttet. Det er sjelden at det er noe problem at noe omfattes av en definisjon, med mindre det er åpenbart urimelig. I situasjoner hvor noe faller utenfor en definisjon, kan man spørre seg om det var meningen fra partenes side å unnlate å ta det med.

Når man leser definisjoner kan man av og til lure på hvorfor man valgte akkurat den formulering man gjorde. Definisjonene er som regel gjennomtenkte fra partenes side, det er nettopp derfor man bør være svært tilbakeholden med å tolke dem utvidende, slik at det aktuelle tilfellet faller innenfor. Innskrenkende tolkning bør man også være forsiktig med, da man i slike tilfeller kan ekskludere ting partene var innforstått med skulle være en del av det valgte uttrykk. Det vil si at man på samme måte som ved lovtolkning, også ved tolkning av standardkontrakter, bør være forsiktig med å fravike ordlyden i den ene eller andre retningen. Standardkontrakter er kontrakter, som er inngått i fellesskap mellom to eller

flere parter. Man bør av den grunn være restriktiv med både utvidende og innskrenkende tolkning av alle kontraktens bestemmelser og da kanskje spesielt definisjonene. Både utvidende og innskrenkende tolkning kan føre til at balansen i kontrakten forskyves.

Art. 1 i NSC 05 inneholder som de fleste standardkontrakter en rekke normative definisjoner, deriblant en definisjon av "The Spread". At "The Spread" er definert i kontrakten er av betydning for forståelsen og virkningen av kontraktens bestemmelser.

Art. 1 (y) skaper klarhet i hva som skal forstås med "The Spread" og hva som faller inn under dette bestemte uttrykket. "The Spread" er ikke et universalt uttrykk, som folk flest vet hva omfatter. Derfor er det av fundamental betydning at kontrakten gir forklaring på hvilken betydning ordet har, slik at det er på det rene hva som skal legges til grunn ved tolkning av de kontraktsbestemmelser, hvor ordet blir benyttet. På samme tid bedres den universelle forståelsen og det blir klarere hva som er ment å være rekkevidden av kontraktens bestemmelser.

"The Spread" er definert som alle fartøy og lektere skaffet til veie av leverandøren i forbindelse med utførelsen av arbeidet. I tillegg omfatter "The Spread" alt nødvendig personell, utstyr og materiell.

Med utstyr menes de gjenstander som finnes på båten eller på land, men som ikke er en integrert del av selve fartøyet. Til hvert fartøy tilhører en mengde spesialutstyr. Men det er ikke alltid slik at man i enhver kontraktssituasjon har behov for alt utstyr fartøyet kan operere med. I forbindelse med de forskjellige arbeidsoperasjonene blir fartøyene komplettert med diverse utstyr som behøves til å gjennomføre kontrakten. Av den grunn regnes ikke det utstyret, som man ikke har behov for i den aktuelle kontrakt, som en del av "The Spread". Dermed kan man konkludere med at alt utstyr man finner ombord på fartøyet eller utstyr onshore, som man behøver til kontraktsarbeidet, men ikke i pågående arbeidsoperasjon, og som ikke er en naturlig del av selve båten, faller inn under

betegnelsen "equipment" i definisjonen av "The Spread". For eksempel ROVer<sup>4</sup>, ROTer<sup>5</sup>, diverse verktøy og lignende.

"Consumables" er forbruksmateriell som leverandøren trenger til sine fartøy. Slike ting må ikke forveksles med materiell som faller inn under definisjonen av "materials" i art. 1 (t). Det fremgår klart av art. 1 (t) at materiell er de ting man behøver til kontraktsarbeidet, unntatt blant annet "The Spread". Materiell som benyttes i arbeidet er i følge art. 1 t) ikke en del av "The Spread". Naturlig forståelse er derfor at det partene har ment med "consumables" i definisjonen av "The Spread", ikke er det samme som "materials". Språklig sett har også "consumables" og "material" ulikt omfang og betydning. Når man skal tolke hva partene legger i de uttrykksbetegnelser de har benyttet, til å beskrive hva som er en del av "The Spread", kan det være til stor hjelp å se hva som faller inn under andre uttrykk i samme kategori.

I subsekontrakter er det snakk om store mengder forskjellig utstyr, noe av utstyret er også svært kostbart. Å holde de forskjellige kontraktsbegrepene fra hverandre er derfor viktig, blant annet med tanke på at kontraktens ansvars- og kostnadsfordelingsregler skal få sin tiltenkte virkning. Partene har gjennom kontraktens bestemmelser, prøvd å få til en rettferdig balanse, med tanke på hvem av partene som skal være ansvarlig for de forskjellige kostnader, som kan oppstå. Hvem som skal forsikre hva er også nøye regulert i kontrakten, og da er det av sentral betydning at det er på det rene hva som faller inn under de ulike begrep i kontrakten. "Consumables" vil i så måte være gjenstander som forbrukes av de forskjellige fartøy, som er en del av "The Spread", som for eksempel diesel, tungolje, smøreoljer og liknende.

---

<sup>4</sup> Remotely operated vehicles – fjernstyrte ubåter som blant annet benyttes til inspeksjon og avanserte undervannsoppdrag.

<sup>5</sup> Remotely operated tools – fjernstyrte verktøy som blant annet benyttes til å koble sammen rør på havbunnen.

Definisjonen av "The Spread" snakker om "all necessary personnel". For å oppfylle kontrakter og da kanskje spesielt subsekontrakter, er en del av personene like sentrale og viktige som fartøyene i seg selv. I gjennomføringen av subsekontrakter er mange av arbeidsoperasjonene svært krevende og krever stor presisjon og nøyaktighet fra de som manøvrerer fartøyene og håndterer utstyret for øvrig. En del av personellet er eksperter på sine områder, og ved for eksempel sykdom kan det være vanskelig å finne personer med samme kunnskapsnivå som kan fortsette arbeidet. Nettopp det at noen personer er svært sentrale i en del av kontraktens arbeidsoperasjoner, er grunnen til at personell er tatt med som en viktig del av "The Spread".

Et spørsmål som reiser seg i så måte er hva som er nødvendig personell og eventuelt hvem som setter kravene til hvem som er nødvendig personell. Ordet "necessary" viser tilbake på første del av setningen, det vil si "necessary ... for the performance of the Work". Derved innbefatter "necessary personnel" alt personell ombord i fartøyet eller fartøyene, som er nødvendig for at leverandøren skal kunne utføre arbeidet ifølge kontrakten. Fartøyene skal først og fremst være bemannet slik at de oppfyller kravene norsk lov setter til fartøy, som skal operere på norsk sokkel. Hvert fartøy må gjennomgå en sertifiseringsgodkjenning, hvor det blant annet stilles krav til hvilket personell som er påkrevd. Alle fartøy skal ha en maritim besetning, som tilfredsstiller flaggstatens krav. I tillegg skal besetningen være tilstrekkelig, med hensyn til antall og kvalifikasjoner, for å gjennomføre det arbeid som er spesifisert i kontrakten, samt kunne operere og vedlikeholde tilhørende utstyr. Mannskapet skal inneha de kvalifikasjoner, som kreves av den stilling de er påmønstret. Det vil derfor variere alt etter hvilken type arbeid som skal utføres, hva som er nødvendig personell. I tillegg til det maritime mannskapet, som alltid må være ombord, omfattes også alt fagpersonell, som er nødvendig for den oppgaven som skal utføres, som for eksempel riggere, sveisere, ROV-operatører og arbeidsledere.

Hvis det er uenighet mellom selskap og leverandør om hva som inngår i "nødvendig personell", er det opp til leverandøren å bestemme hvor mange personer, som behøves for å utføre det arbeidet som skal gjøres. Men en forutsetning er at fartøyet til enhver tid

oppfyller de lover og forskrifter som gjelder. Det er jo også i leverandørens interesse å ha tilstrekkelig personell tilstede, slik at arbeidet blir tilfredsstillende utført og at sikkerheten ivaretas. Hvis selskapet ikke er enig i leverandørens beslutning, må konflikten løses gjennom forhandlinger. Stiller selskapet krav til at leverandøren må ha mer personell ombord, enn det leverandøren mener er nødvendig, må de også avfinne seg med at kontraktsutgiftene blir høyere. Blir ikke partene enige om hva som menes med nødvendig personell, blir det opp til domstolene å tolke hva som ligger i uttrykket, da det i prinsippet er et objektivt spørsmål. Eventuelt kan partene avtale at uenigheten skal avgjøres ved voldgift.

## 2.3 Kontraktens regulering av "The Spread"

### 2.3.1 Kravene til "The Spread"

Art. 9.1 er bestemmelsen i kontrakten hvor vi finner kravene som stilles til "The Spread". Den legger til grunn at leverandøren skal stille med "The Spread", som beskrevet i kontrakten. Det vil si at "The Spread" skal være i henhold til de spesifikasjoner, som følger av kontraktens vedlegg. Ved inngivelse av anbud er det vanlig at leverandøren spesifiserer hvilke fartøy han vil benytte seg av ved gjennomføringen av kontrakten. Spesifikasjonen inneholder blant annet hvor tunge løft fartøyet kan utføre, hvilket utstyr som finnes ombord og under hvilke værforhold fartøyet kan utføre de forskjellige arbeidsoperasjoner.

Fartøyene skal til enhver tid være i henhold til spesifikasjonene, som er en del av kontrakten mellom partene. Det opereres ikke med noe slingringsmonn i så måte. Opplyses det i spesifikasjonene at fartøy A kan løfte 100 tonn, mens den i realiteten bare kan løfte 80 tonn har leverandøren misligholdt hvis det behøves en løftekapasitet på over 80 tonn. Da har ikke leverandøren stilt med "The Spread", som beskrevet i kontrakten. Selskapet kan i slike tilfeller benytte seg av de sanksjoner, som følger av kontrakten. Leverandøren pådrar seg et forsinkelsesansvar, jf. art. 24, hvis det er nødvendig med en løftekapasitet på 100 tonn for å holde fremdriften, og det ikke er mulig å få tak i et fartøy med tilstrekkelig løftekapasitet i tide. Hvis forsinkelsen blir langvarig, for eksempel fordi tilstrekkelig

løftekapasitet ikke lar seg skaffe, kan mangel ved "The Spread" gi selskapet rett til å heve kontrakten etter art. 26, men heving blir svært sjelden benyttet i praksis.

Leverandøren har en plikt til å se til at "The Spread" oppfyller sin klasse og er i henhold til de krav myndighetene stiller til hvert fartøy som inngår i "The Spread", noe som også klart fremgår i art. 5.1. Den bestemmelsen pålegger leverandøren til enhver tid å holde seg informert om og etterkomme gjeldende lover og reguleringer, i tillegg til krav og ordre fra klassifiseringsselskap og sertifiseringsbyrå, jf. Art. 5.1.

Art. 9.1 pålegger leverandøren å vedlikeholde fartøyene og se til at alt utstyr er sertifisert, operativt og i sjødyktig stand. På mange måter kan det virke som at art. 9.1 rett og slett er overflødig, ved siden av 5.1. Er ikke "The Spread" i henholdt til sertifiseringskravene oppfyller fartøyet ikke sin klasse, og dermed er det ikke godkjent for bruk. Da sitter leverandøren med et kostbart fartøy han ikke kan benytte seg av og dermed ikke tjener penger på. Det er derfor, i tillegg til å unngå misligholdsansvar, i hans interesse at fartøyene blir godt vedlikeholdt, slik at de er i god funksjonell stand.

Sett med leverandørens øyne kan det virke som at art. 9.1 bare ramser opp en rekke selvfølgeligheter, som i tillegg er regulert i andre bestemmelser i kontrakten.

Leverandørens mål er å fullføre arbeidet i henhold til kontrakten og få utbetalt vederlaget.

Selskapets mål er at leverandøren utfører arbeidet på en tilfredsstillende måte til rett tid.

Hvorfor inneholder da kontrakten en bestemmelse som stiller krav til det utstyr

leverandøren skal benytte til å utføre arbeidet? En av grunnene til at art. 9.1 nok er tatt med i kontraktens bestemmelse om "The Spread", er at hvis det mot formodning skulle skje en ulykkeshendelse på grunn av at "The Spread" er i dårlig forfatning vil det ikke bare gå utover leverandørens rykte. Selskapet, som står ansvarlig for utbyggingen av feltet, vil også få sitt navn nevnt i forbindelse med den gitte hendelse, noe som kan svekke selskapets omdømme. Det er derfor i selskapets interesse å holde en viss kontroll med de fartøy og det utstyr leverandøren benytter i sitt arbeid. Det er ikke nok at leverandøren har en egeninteresse i å holde "The Spread" i ubeklagelig stand, viktige ting og da kanskje spesielt

ting som kan få konsekvenser må kontraktsreguleres. Så til tross for at det på mange måter virker som om art. 9.1 ikke tilfører kontrakten noe annen enn det som allerede er regulert i art. 5.1, understreker den hvor viktig det er for kontraktspartene, og da kanskje særlig selskapet, at "The Spread" til enhver tid er i bra stand. "The Spread" er en viktig faktor for at arbeidet skal bli oppfylt i henhold til kontrakten.

### 2.3.2 Leverandørens plikt til å sørge for reservedeler

Art. 9.2 pålegger leverandøren en plikt til å forsikre seg om at det finnes tilstrekkelig med reservedeler til "The Spread", for å forhindre lengre driftstans i kontraktsperioden.

Det er viktig å merke seg at man i bestemmelsen har valgt ordlyden "shall ensure", det vil si at leverandøren bare må forsikre seg om at tilstrekkelig med reservedeler finnes. Ut fra valgt ordlyd kan man ikke si at kontrakten pålegger leverandøren å ha alle reservedelene det er snakk om på sitt lager. Det må være tilstrekkelig at han har kontrollert at delene finnes på lager hos leverandører, som er innen en slik rekkevidde at lengre driftsstanser unngås, eller at han har delene ombord på "The Spread" eller på bedriftens lager på land.

Leverandøren skal forsikre seg om at det finnes "sufficient spare parts" til "The Spread", men hva ligger i uttrykket tilstrekkelig reservedeler? Det må ses i sammenheng med hvorfor man har valgt å ta med en bestemmelse om reservedeler til "The Spread". I olje- og energibransje, som i de fleste andre bransjer er tid penger. I forbindelse med subsekontrakter kan man kanskje til og med si at tiden er svært kostbar. Det er derfor av særdeles stor betydning at man gjør det man kan for å unngå at forsinkelser oppstår. Leverandørens incentiv ligger først og fremst i den forpliktelsen kontrakten fører til at de har overfor selskapet. Konsekvensene av en mindre forsinkelse kan være mer omfattende for selskapet enn leverandøren. Leverandøren vet kanskje at han vil klare å hente inn forsinkelsen senere i kontraktsperioden, og dermed unngå dagmulkt som en konsekvens av forsinkelsen, jf. art. 24.2. Selv om leverandøren selvfølgelig vil strekke seg langt for å unngå forsinkelser, er det kanskje enda viktigere for selskapet å unngå at arbeidet forsinkes. De har som regel ikke bare en leverandør å forholde seg til, så hvis det oppstår lengre forsinkelser hos en av leverandørene skal det veldig lite til at forsinkelsen påvirker de andre

i selskapsgruppen. Hvis man ser bestemmelsen i art. 9.2 i sammenheng med hvor viktig ”The Spread” er for gjennomføringen av subsekontrakter, er det lettere å forstå hvorfor man har tatt med en bestemmelse om at det må finnes tilstrekkelig med reservedeler. Men selv om det er viktig å unngå forsinkelser, er det også av interesse å holde kostnadene så lave som mulig. Tilstrekkelig med reservedeler kan ikke bety at leverandøren må ha alle tenkelige deler til ”The Spread” i sin forvaring. En plass må grensen gå, men hvor?

Det er klart at leverandøren må ha tilgang til deler som naturlig forbrukes. Det vil si deler som må skiftes med jevne mellomrom og som det er normalt å ha ett visst lager av. Når det gjelder deler som normalt skal ha en lengre levetid og som kan være relativt kostbare, bør man se det hele i sammenheng med skipets faste ”servicer”. I fartøyenes driftsfase må reder regelmessig fremstille skipet og dets skrog, maskineri og utstyr for besiktelse (surveys)<sup>6</sup>. Da blir skipets sentrale og prekære deler kontrollert. Disse relativt hyppige kontrollene bør spille inn når man skal avgjøre hvilke deler leverandøren etter art. 9.2 er kontraktsforpliktet til å ha innen kort rekkevidde. Ryker en del som akkurat har blitt kontrollert og funnet i bra stand, skal det mer til før man kan pålegge leverandøren ansvar for driftsstansen, som oppstår fordi det tar en stund å få på plass ny del. Men selv om ”The Spread” jevnlig blir kontrollert, betyr ikke det at det er tilskrekkelig at leverandøren kun har tilgang til forbruksmateriell. Man må med hjemmel i art. 9.2 kunne pålegge leverandøren, i tillegg til slikt materiell, også å ha tilgang til deler som er spesielt viktige for de arbeidsoperasjoner man til enhver tid skal utføre. Det vil si at når leverandøren vet eller bør vite at hvis en bestemt del skulle ryke, så vil det føre til store forsinkelser, så må han forsikre seg om at denne delen finnes tilgjengelig for han i løpet av kort tid, hvis behovet oppstår. Selv om kontrakten ikke hadde pålagt leverandøren en reservedelsplikt, hadde han uansett hatt risikoen for svikt i eget utstyr. Når partene har valgt å regulere akkurat dette i kontrakten understreker det ansvaret leverandøren har. Et spørsmål i så måte blir hvor mye penger leverandøren må bruke, for å redusere risikoen manglende

---

<sup>6</sup> Hvert 5. år er det fornyelsesbesiktelse, som er en omfattende inspeksjon av skip og utstyr. I tillegg er det årlige besiktelse og mellombesiktelse, samt spesielle besiktelser for visse typer utstyr som kjeler og propellaksler.



reservedeler fører med seg. Den eneste av beføyelsene, som er regulert i kontrakten, som kan tenkes å få virkning hvis leverandøren bryter reservedelsplikten, er at han blir forsinket og pådrar seg et dagmulktansvar. Og for at det skal bli aktuelt må leverandøren komme i forsinkelse. Hva viss leverandøren velger å ta sjansen på at ingenting skjer, og derfor har tilgang til minimalt med reservedeler? I en slik situasjon må man eventuelt søke svar i bakgrunnsretten, med mulighet for at man i en slik situasjon kan si at det foreligger et antasipert mislighold, hvor leverandøren kanskje kan komme i erstatningsansvar.

Leverandøren har i tillegg til reservedelsplikten, også en plikt til å sørge for at det ikke oppstår en langvarig driftsstans på grunn av knapphet på reservedeler, jf. art. 9.2. Bestemmelsen sier ingenting konkret om hvor lenge det er akseptabelt at en driftsstans varer, uten at det får konsekvenser for leverandøren i form av mislighold. Den stiller krav til at leverandøren må ha reservedeler innen rekkevidde, slik at ”prolonged breakdown” unngås. Men hvor lang tid kan arbeide stanse på grunn av en ødelagt del, før det blir snakk om at det dreier seg om en ”prolonged breakdown”? Partene har bevist valgt uttrykket ”prolonged breakdown”, istedenfor et bestemt antall dager. Grunnen er at hvor lang driftsstans som er akseptabel, kan variere fra situasjon til situasjon. Når man skal vurdere om driftstansen kan sies å ha vært ”prolonged”, må man både ta med årsaken til og virkningen av forsinkelsen i vurderingen. Det er i alle fall på det rene at den tid det tar å eventuelt få delen fra lager på land, for deretter å skifte den, ikke kan sies å føre til en lengre driftsstans. Dreier stansen seg om en del som leverandøren ikke har umiddelbar tilgang til, må man i tillegg trekke inn andre moment i vurderingen om det er leverandørens ansvar at en ”prolonged breakdown” oppsto. Noen av momentene kan være om ”The Spread” har vært jevnlig inne til service, om delen det dreier seg om sjelden ryker og hva det hadde kostet leverandøren å ha en ekstra del av denne type på lager. Hvis stansen gjelder en del som det ville være svært vanskelig å forutse skulle ryke, må leverandøren kunne hente inn en ny del og reparere denne, før man kan snakke om at det foreligger en ”prolonged breakdown”.

Noe annerledes vil det kunne stille seg hvis følgende situasjon oppstår: Leverandøren har planlagt at et bestemt fartøy skal inn til vedlikeholdssjekk, men så får han et tilbud om et oppdrag som må utføres akkurat de ukene fartøyet skal inn på service. Velger da leverandøren å forskyve servicen med den konsekvens at en del ryker og fører til stans i arbeidet, skal det mindre tid til før man kan snakke om en ”prolonged breakdown”, som får konsekvenser for leverandøren. Særlig gjelder dette hvis det er stor mulighet for at feilen ville blitt oppdaget og kunne blitt rettet på servicen man utsatte. Hadde leverandøren valgt annerledes, kunne kanskje stansen vært unngått. Når leverandøren kan sies å være helt eller delvis ansvarlig for driftstansen, har han ikke overholdt plikten art. 9.2 pålegger ham. Konsekvensen av det kan bli forsinkelsesansvar, jf. art. 24, eller at selskapet hever kontrakten med hjemmel i art. 26.1 litra b, c eller d.

Som tidligere nevnt har man ikke tatt inn et bestemt antall dager i bestemmelsen, men heller brukt uttrykket ”prolonged breakdown, fordi det varierer veldig fra situasjon til situasjon hva som vil være rimelig å kreve av leverandøren. Det er som sagt flere moment som må vurderes og veies mot hverandre, før man kan avgjøre om det i hvert enkelt tilfelle foreligger et kontraktsbrudd fra leverandørens side. I utgangspunktet har leverandøren en ren objektiv plikt til fremdrift, det vil si å holde kontraktens fremdriftsplan. Unntaket er force majeure og andre forhold selskapet skal holde ham skadeløs for. Oppstår det en forsinkelse i forbindelse med en ødelagt del på fartøyet, kan leverandøren i tilfeller hvor han mener han ikke kan lastes for avbruddet, kreve ekstra tid i forhold til gjeldende framdriftsplan, jf. art. 11.2. Vilåret for å få ekstra tid, er at forsinkelsen ikke skyldes forhold som leverandøren svarer for og at han uten ugrunnet opphold har fremsatt krav om endringsordre, jf. art. 11.2, se art. 16.1. Fremsetter ikke leverandøren kravet om endringsordre i tide, taper han et eventuelt krav på ekstra tid.

Leverandøren skal på anmodning fra selskapet bevise at reservedelene finnes og hvor de befinner seg. Vanlig praksis i så måte er at leverandøren leverer selskapet en utstyrliste over hvilke reservedeler som finnes på ”The Spread” og hva som oppbevares på basen.

Hvis selskapet krever det, har de krav på å få se hvilke reservedeler som finnes med hjemmel i kontraktens art. 9.2.

### 2.3.3 Inspeksjon av "The Spread"

Selskapet og dets inspektører gis ifølge kontraktens art. 9.3 hjemmel til å inspisere "The Spread", før hver mobilisering/remobilisering. Vilkåret er at selskapet har gitt leverandøren varsel i rimelig tid før inspeksjonen. Målet med inspeksjonen for selskapet er å forsikre seg om at "The Spread" er i henhold til kontraktens krav.

Anbudet inneholder en spesifisering av de fartøy leverandøren har planlagt å benytte under kontraktsarbeidet. "The Spread" står sentralt i arbeidet og det er derfor av en viss viktighet for selskapet, at "The Spread" oppfyller de krav som partene er blitt enige om i kontrakten. Det er bedre å oppdage mangler og avvik med "The Spread" før arbeidet tar til for fullt enn etterpå, da er det som regel lettere for leverandøren å foreta en rettelse uten at det får større konsekvenser for kontraktsarbeidets fremdrift. Som tidligere nevnt er det også av viktighet for selskapet at de er trygge på at de har inngått kontrakt med en seriøs aktør, fordi både uhell og forsinkelse kan være svært uheldig og kostbart for selskapet.

Det er vanlig at selskapet inspiserer den del av "The Spread", som skal benyttes i den forestående mobilisering/remobilisering. For at inspeksjonen ikke skal miste en del av sin hensikt, blir den sjelden fortatt lang tid før arbeidet skal starte. Av den grunn vil ikke leverandøren alltid ha like lang tid til å gjennomføre eventuelle utbedringer. Andre ledd i art. 9.3 pålegger leverandøren uten ugrunnet opphold å foreta de nødvendige endringer, eller utbedringer for å korrigere eventuelle mangler. Når kontraktsbestemmelsen benytter uttrykket "without undue delay" betyr det at eventuelle korreksjoner av "The Spread" skal skje nokså med en gang. Leverandøren skal ha veldig god grunn hvis nødvendige tiltak ikke blir foretatt så snart som mulig. Men fristen som oppstilles i art. 9.3 andre ledd må ses i sammenheng med når arbeidet skal starte. Er det lenge til planlagt start, har selvfølgelig leverandøren bedre tid enn om arbeidet etter fremdriftsplanen skal starte nokså umiddelbart.

De uoverensstemmelser som finnes mellom ”The Spread” og kontraktens spesifikasjoner må være av en viss betydning for det arbeidet Leverandøren skal utføre i henhold til kontrakten. Selskapet og dets inspektører kan ikke kreve utbedring av uvesentlige avvik, kun i den hensikt å forhale tiden for arbeidets start, på grunn av at de selv ennå ikke er klar for kontraktsstart. Etter utbedringene er foretatt skal det gjennomføres en ny inspeksjon, selvfølgelig da kun av de ting som ikke var i henhold til spesifikasjonene tidligere.

Hvordan kostnadene, som oppstår i forbindelse med inspeksjonene, skal fordeles mellom selskapet og leverandøren er regulert i art. 9.3 tredje ledd. Kostnadene av innledende inspeksjoner skal bæres av Selskapet. Hvis ”The Spread” ikke er i henhold til spesifikasjonene og det må foretas utbedringer, er det leverandøren som er ansvarlig for kostnader, som påløper i forbindelse med nye inspeksjoner. Selskapets direkte kostnader i forbindelse med slike undersøkelser, som en følge av leverandørens manglende imøtekommenhet, skal også dekkes av leverandøren. I tillegg til eller istedenfor egne folk benytter selskapet som regel eksterne inspektører, for eksempel fra Det Norske Veritas, til å foreta inspeksjonen av de aktuelle fartøyene. Når det er nødvendig med nye inspeksjoner etter utbedringer, er det blant annet slike kostnader leverandøren er ansvarlig for.

Art. 9.3 fjerde ledd understreker at leverandøren ikke fritas for noe ansvar som en følge av selskapets eller dets inspektørers inspeksjoner. Det vil si at leverandøren ved for eksempel eventuelle avvik ved ”The Spread”, ikke kan unnskyldes seg med at avvikene ikke ble påpekt under inspeksjonen. Leverandøren er ene og alene ansvarlig for at ”The Spread” til enhver tid er i henhold til kontraktens spesifikasjoner. Bestemmelsen i fjerde ledd understreker dette ansvaret.

#### 2.3.4 Utskifting/endring i ”The Spread”

Selskapet og leverandøren er begge selvfølgelig interessert i riktig kontraktoppfyllelse. For at leverandøren skal kunne utføre det arbeid kontrakten krever, og levere det sluttresultat han er forpliktet til, er det viktig at han underveis i kontraktperioden kan foreta endringer i

”The Spread”. Hvorfor er det særskilt viktig for leverandøren å ha en slik endringsadgang? En av grunnene er at leverandøren er avhengig av et velfungerende ”Spread”, for å positivt kunne oppfylle kontrakten. Endringsadgangen er kanskje enda viktigere for at leverandøren skal kunne følge kontraktens fremdriftsplan. Når det aller meste av kontraktsarbeidet på en eller annen måte inkluderer en del av ”The Spread”, er det viktig at leverandøren har mulighet til å erstatte nødvendige deler av ”The Spread”, hvis uforutsette ting skulle skje underveis i kontraktsperioden. På den måten kan leverandøren dermed forhindre, eller i alle fall redusere en eventuell forsinkelse.

I art. 9.4 gir kontrakten leverandøren hjemmel til å bytte ut hele, eller deler av ”The Spread”. En forutsetning for utskiftingen er at man erstatter ”The Spread” med fartøy og/eller utstyr som har de samme, eller bedre spesifikasjoner og kapasitet. Selskapet skal ikke bli stilt dårligere enn om bytte ikke var blitt foretatt. Leverandøren har med andre ord ikke hjemmel i kontraktens art. 9.4 til å redusere kapasiteten eller spesifikasjonene til ”The Spread”. Det er et krav at leverandøren skal ha selskapets skriftlige godkjenning før det foretas en forandring av ”The Spread”. Men det er på det rene at en slik godkjenning ikke skal bli tilbakeholdt uten svært god grunn. Det vil si at selskapet skal ha en god forklaring på hvorfor de eventuelt nekter leverandøren å foreta utskiftninger i ”The Spread”. En slik god grunn kan være vanskelig å finne så lenge art. 9.4 krever at leverandøren ikke reduserer kapasiteten til ”The Spread” og at fartøyenes spesifikasjoner skal være de samme, eller bedre. Hvilke spesifikasjoner og kapasitet hver enkelt fartøy eller utstyr har, vil fremgå av blant annet sertifiseringspapirene. En situasjon som kan oppstå er når fartøyet leverandøren ønsker som erstatning befinner seg langt unna ”siten”. Fartøyet har samme kapasitet og spesifikasjoner, men det vil ta relativt lang tid før det kan ta fatt på arbeidsoperasjoner i forbindelse med denne kontrakten. I slike tilfeller må selskapet kunne nekte å godkjenne en utskiftning av ”The Spread”. Eventuelt sette som krav at en utskiftning ikke godkjennes før det aktuelle fartøyet er innen rekkevidde, slik at faren for forsinkelse av arbeidet reduseres.

Et spørsmål som oppstår ved slik utskifting er om selskapet har krav på å få inspisere de nye fartøyene, med hjemmel i art. 9.3, før de tas i bruk. Art. 9.3 gir som tidligere nevnt ikke bare en rett for selskapet til å inspisere "The Spread" før mobilisering, men også før hver remobilisering. Når leverandøren foretar en utskifting i "The Spread" kan jo det på mange måter ses på som en remobilisering. Selskapet bør av den grunn også kunne sies å ha en rett til å inspisere nye fartøy som blir en del av "The Spread". Selskapet må strekke seg langt i å unngå at kontraktens fremdriftsplan påvirkes negativt som en følge av inspeksjonen. Art. 9.4 sier heller ingenting om at leverandøren ikke kan ta i bruk det nye fartøyet, før det er inspisert. Det at bestemmelsen setter som vilkår at leverandøren må ha selskapets skriftlige godkjenning, må antas å bety at det nye fartøyet umiddelbart kan tas i bruk. Hvis ikke selskapet setter som vilkår for godkjenningen at de skal inspisere den "nye" delen av "The Spread", før det tas i bruk. Det er ingenting i kontrakten som tilsier at selskapet ikke kan knytte vilkår til en eventuell godkjenning, så lenge vilkårene har en saklig tilknytning til utskiftingen i "The Spread".

Art. 9.4 annet ledd slår fast at alle utgifter i sammenheng med erstatning av "The Spread", skal bæres av leverandøren. At kostnadene bæres av leverandøren alene er både rett og rimelig, siden det er leverandørens behov som fører til utskiftninger eller endringer i "The Spread".

Art. 9.4 er en bestemmelse som langt på vei ivaretar både leverandørens og selskapets interesser. Selskapet gis kontroll med utskiftningen ved at de skriftlig må godkjenne den og de blir ikke påført ekstra kostnader. Leverandøren gis handlefrihet vedrørende "The Spread", innenfor gitte rammer.

#### 2.4 Kan Selskapet endre kravene til "The Spread" etter kontraktinngåelsen og hvilke konsekvenser/virkninger får en eventuell endring?

Det er på det rene at leverandøren underveis i kontraktsperioden kan endre sammensetningen av "The Spread", men da bare slik at spesifikasjonene er like bra eller

bedre enn utgangspunktet.<sup>7</sup> Spørsmålet i så måte er om selskapet kan endre kravene de stiller til ”The Spread”, underveis i kontraktsperioden.

Tidsperioden fra kontrakten inngås til den er avsluttet er som regel relativt lang, noe som gjør at selskapet kan ha behov for å justere kravene til leverandørens ytelse underveis i kontraktsperioden. Grunnen til det kan blant annet være at det underveis oppdages nye og bedre teknikker, eller at selskapets behov rett og slett endres. Når man ser det i sammenheng med verdien og levetiden til kontraktsgjenstandene, er det rimelig at det åpnes for endringer underveis i kontraktsperioden. For at disse endringene på en lett og oversiktlig måte skal bli en del av kontrakten, har NSC 05, som sine forgjengere<sup>8</sup>, regler som inneholder krav og vilkår for hvordan slike endringer skal skje. Disse såkalte endringsreglene kan deles i to grupper: De som definerer under hvilke materielle og prosessuelle vilkår selskapet har rett til å utstede og leverandøren har krav på at endringsordre utstedes, og de som definerer hvilke virkninger det har at selskapet utsteder endringsordre. Endringsordre er mellomleddet i alle tilfeller der kontrakten gir leverandøren krav på justering av kontraktsprisen og/eller fremdriftsplanen<sup>9</sup>.

Kontraktens endringsregler, se art. 12-16, gir selskapet rett til underveis i kontraktsperioden å endre krav og spesifikasjoner i kontrakten. Endringene kan være både av positiv og negativ art for leverandøren. Det vil si at en endringsordre både kan øke leverandørens arbeidsmengde, eller redusere arbeidet som skal utføres i henhold til kontrakten. Ved slike endringer skal kontraktspris og/eller fremdriftsplan endres slik at kontraktsendringene gjenspeiles på en rettferdig måte.

Det som er spesielt med NSC 05 kontrakter, er at leverandøren i stor grad er avhengig av ”The Spread” for å utføre størstedelen av arbeidet. Derfor er det ikke alltid like enkelt å etterkomme endringene en endringsordre pålegger leverandøren. Art. 12.1 første ledd gir

---

<sup>7</sup> Se punkt 2.2.4

<sup>8</sup> Blant andre NTK 2000 og NF 92

<sup>9</sup> Se Kaasen, Kommentar til NF 92 s. 241 flg.

selskapet rett til å gi pålegg om endringer i arbeidet, som etter selskapets oppfatning er ønskelige. Endringene kan angå omfang, karakter, kvalitet, art eller utførelse, jf. art 12.1 andre ledd. I tilfeller hvor endringene krever et større eller en annen type fartøy, er det ikke alltid det lar seg skaffe. Situasjonen kan være at leverandøren rett og slett ikke har andre fartøy, eller at de fartøy han har, er bundet til andre kontrakter. Når det rett og slett ikke er mulig for leverandøren innen rimelig tid, å skaffe det utstyr som trengs til den utvidede jobben og han ikke burde forutsett denne endringen i arbeidet ved kontraktsinngåelsen, kan ikke selskapet kreve jobben utført, jf. art. 12.1 tredje ledd. Har leverandøren rett utstyr må de finne seg i å vente til det er tilgjengelig, eller så må de enten hente inn en leverandør, som har tid og kapasitet til å utføre jobben. Derfor er det viktig at man er nøye med planleggingen før og under kontraktsinngåelsen, slik at leverandørens "Spread" er tilstrekkelig gjennom hele kontraktsperioden. Med et slikt utgangspunkt vil selv en VO<sup>10</sup> fra selskapet til leverandøren ikke alltid kunne gi selskapet det de vil ha av ytelser, nettopp fordi man til de grader er avhengig av "The Spread" for å kunne utføre mesteparten av arbeidet.

En VO fra selskapet behøver ikke alltid bety at de vil ha mer arbeid gjort, den kan også inneholde en reduksjon i arbeidet. Da snakker man om en negativ VO. Hva skjer hvis selskapet gjennom en negativ endringsordre endrer kravene til "The Spread", slik at man kunne utført kontraktsarbeidet med for eksempel et mindre avansert fartøy? I en perfekt situasjon ville da leverandøren hentet inn et mindre og kanskje billigere fartøy, og benyttet det andre fartøyet på en annen jobb. Men som nevnt ovenfor er ikke situasjonen i bransjen slik, det er svært sjelden at leverandøren har andre fartøy og annet utstyr tilgjengelig. Og i alle fall innen det tidsperspektiv det er snakk om. I et slikt tilfelle må selskapet finne seg i at leverandøren benytter det fartøyet han har tilgjengelig på "siten", istedenfor et mindre fartøy. Og det er på det rene at selv om leverandøren kunne utført jobben med et langt mindre kostbart fartøy, så må selskapet betale for det fartøyet leverandøren benytter. Dette til tross for at han har levert en negativ VO. Men selv om han ikke får redusert kostnadene

---

<sup>10</sup> Variation Order – endringsordre se art. 1 cc)



på fartøyet, fører kanskje arbeidsreduksjonen at leverandøren kan utføre jobben raskere. Dermed reduseres antall arbeidstimer slik at totalkostnadene likevel blir mindre.

I situasjoner hvor leverandøren har et mindre og billigere fartøy tilgjengelig ”at a cost”, er leverandøren i kraft av den negative VOen pliktet til å benytte dette fartøyet. Det er en forutsetning at selskapet betaler de eventuelle ekstrakostnader, bytte av fartøy fører med seg. Er ikke selskapet enig i at leverandøren påføres ekstra kostnader, eller ikke er enige i kostnadenes størrelse, må leverandøren levere en VOR for å gjennom endringssystemet få justert kontraktsprisen.

### **3 Risikoer knyttet til ”The Spread”**

#### **3.1 Oversikt**

De situasjoner i tilknytning til ”The Spread” som blir drøftet under punkt 3, utgjør først og fremst en risiko for leverandøren, som ansvarlig for ”The Spread”. Men i enkelte tilfeller vil selskapet være den som må ta konsekvensene av at risikoen blir reell. Været, som blir drøftet under punkt 3.2, utgjør en risiko for begge parter, mens ”free access” til siten vil være en risiko knyttet til leverandøren. I kraft av å være ansvarlig for ”The Spread”, vil selskapets muligheter for avbestilling og suspensjon, utgjøre en klar risiko for leverandøren. Hvor betydelige og omfattende konsekvenser de forskjellige typer av risiko har, for henholdsvis leverandør og selskap, vil avhenge av hvordan de forskjellige situasjoner er regulert i kontrakten.

I den videre fremstilling under punkt 3 vil jeg presentere de forskjellige typer risiko. I de tilfeller kontrakten både regulerer risikoen og virkningene av denne i samme bestemmelse drøfter jeg alt under samme punkt, isteden for å ta det sammen med de andre virkningene under punkt 4.

### 3.2 Været

Været spiller som regel en rolle i alt arbeid som utføres utendørs, og kanskje særlig i arbeid som utføres offshore. De fleste av arbeidsoperasjonene i forbindelse med subseakontrakter foregår ute på det åpne hav, hvor det kan være svært værhardt og hvor været kan skifte raskt.

Været er en av de risikoene som kan knyttes opp mot ”The Spread”. Alle fartøy og alt utstyr leverandøren benytter i sitt offshorearbeid har klare begrensninger når det gjelder i hvilket vær de kan utføre det aktuelle arbeid. I spesifikasjonene til hver enhet som inngår i ”The Spread” er det oppgitt hvilke bølgehøyde fartøyet kan operere i. Ingen tidligere standardkontrakter i petroleumsvirksomheten har hatt med bestemmelser om været. Været er for eksempel ikke regulert i NF 92, eller kontrakter som baserer seg på denne. Derfor er det noe nytt når partene nå har valgt å regulere vær-risikoen i NSC 05.

Hovedregelen finner vi i kontraktens art. 4.7. Hvis arbeider blir hindret som en følge av været, har leverandøren rett på betaling, i perioden arbeidet blir forsinket, jf. art. 4.7 første ledd. Vilåret er at arbeidet blir hindret som en konsekvens av ”Weather Downtime”.

”Weather Downtime” er definert i art. 1 ff) som den perioden fremdriften av arbeidet er forhindret utelukkende på grunn av ugunstige værforhold, som går ut over kapasiteten til ”The Spread”. Det vil si at det er to vilkår som må være oppfylt for at det skal være snakk om ”Weather Downtime”.

For det første må værforholdene være av en slik art at de er overgår kapasiteten til fartøyet eller utstyret, som skal benyttes i det aktuelle arbeidet. Hvis for eksempel signifikant bølgehøyde<sup>11</sup> er 6 meter og fartøyet er godkjent for opp til 5 meter, overgår været fartøyets

---

<sup>11</sup> Signifikant bølgehøyde er definert som gjennomsnittlig bølgehøyde av den tredjedelen av bølgene som er størst. Det er denne bølgehøyden som oppgis i værmeldingen.

kapasitet. Når signifikant bølgehøyde er 6 meter, vil største bølgehøyde<sup>12</sup> i området være cirka 12 meter. Derfor kan det i noen situasjoner være slik at værforholdene må sies å overgå kapasiteten til "The Spread", selv om for eksempel bølgehøyden ikke overgår fartøyets maksimumsgrense. En del typer arbeid krever stor presisjon, og da er man ofte avhengig av roligere vær. Derfor må man vurdere værforholdene opp mot arbeidet som skal utføres i hver enkelt situasjon, før man konkluderer med om vilkåret "excess of capabilities of the Spread" er oppfylt. Hvis situasjonen blir den at selskapet og leverandøren er uenige om man kan utføre arbeidet på grunn værforholdene, er det kapteinen som tar den endelige avgjørelsen om arbeidet skal utføres eller ikke. På samme tid er det viktig å presisere at det nok er sjelden at man havner i en slik situasjon. Grunnen er at fartøyene har klare retningslinjer, for under hvilke forhold de kan operere, på samme tid som for eksempel bølgehøyde er en variabel som lett lar seg måle.

Det andre vilkåret som må være oppfylt er at arbeidet utelukkende er forhindret av ugunstige værforhold. "Solely" er et sterkt uttrykk som understreker at det ikke er snakk om "Weather Downtime", hvis det er en liten mulighet for at det er andre årsaker, enn været alene, til at arbeidet stanses. Her må man se på hva som er sannsynlige årsaker til at arbeidet forhindres. Er været den eneste årsaken til at arbeidet må stanses, er kravene til "Weather Downtime" oppfylt og art. 4.7 kommer klart til anvendelse. Er det derimot noe annet som alene er årsak til at arbeidet forhindres, kommer ikke bestemmelsen om "Weather Downtime" til anvendelse. Har for eksempel fartøyet som benyttes i operasjonen en svakhet, som i kombinasjon med værforholdene gjør at arbeidet ikke lar seg utføre, er det ikke snakk om "Weather Downtime", jf. art. 1 ff). Forutsatt at arbeidet kunne vært utført under gjeldende værforhold, om svakheten, som gjør at fartøyet ikke er i henhold til avtalte spesifikasjoner, hadde vært utbedret. Da faller ikke situasjonen inn under definisjonen i art. 1 ff) og vilkårene i art. 4.7 vil ikke være oppfylt. Når den sannsynlige årsaken til stansen, er enten været eller noe annet, er kontrakten klar på hva som er

---

<sup>12</sup> Største bølgehøyde man kan vente seg i et område, er om lag 2 ganger signifikant bølgehøyde. Dersom man drar på sjøen når det er varslet en bølgehøyde på 1 meter, så kan man flere ganger regne med å møte bølger på 2 meter.

konsekvensene. Men hvis sannsynligheten er stor for det er samvirkende årsaker som er grunnen til stansen, er det mer uklart hva som blir resultatet. Hvis vi tar for oss samme eksempel som ovenfor, hvor man har et fartøy med en ”off spec.-svakhet”, som skal utføre en arbeidsoperasjon, hvor været blir svært dårlig. Men her er både svakheten og været samvirkende årsaker til at arbeidet forhindres, fordi verken svakheten eller været alene er nok til at arbeidet må stanses. Har leverandøren i slike tilfeller krav på mer penger og en eventuell justering av fremdriftsplanen med hjemmel i art. 4.7? Hvor arbeidet forsinkes på grunn av samvirkende årsaker, hvor den ene årsaken er været, må man foreta en individuell vurdering av situasjonen. Får vi i nevnte situasjon en stans i pågående arbeid, som fører til en forsinkelse på 7 dager, må man vurdere hvor mange dager av forsinkelsen som skyldes været. Er tilfellet slik at man uten fartøyets svakhet kun hadde blitt forsinket i 4 dager, kan man si at 3 dager av forsinkelsen skyldes været. Dermed er selskapet ansvarlig for 3 dagers forsinkelse, mens leverandøren har ansvaret for 4 dager, forutsatt at han har risikoen for svakheten.

Hvis arbeidet er forhindret som en følge av ”Weather Downtime”, kan Leverandøren ha rett til kompensasjon i form av både tid og penger. Art. 4.7 første ledd gir leverandøren rett til betaling for den perioden arbeidet blir forsinket på grunn av været. Hvor mye han har krav på er avtalt mellom partene ved kontraktinngåelsen, og disse ratene er fastsatt i kontraktens ”Exhibit B”. Det vil si at i tilfeller hvor været hindrer arbeidet, behøver ikke leverandøren levere en VOR<sup>13</sup>, for å få mer penger. Man følger kontraktens regler om betaling, jf. kontraktens vedlegg B.

Samme bestemmelses andre ledd åpner en mulighet for at leverandøren kan få mer tid, hvis arbeidet blir forsinket som en følge av dårlig vær. Men her er fremgangsmåten en noe annen enn etter første ledd. For at leverandøren i det hele tatt skal ha et håp om mer tid, altså en justering av fremdriftsplanen, så må han levere en VOR, jf. henvisningen i art. 4.7 annet ledd til art. 12 til 16. VOR må fremsettes uten ugrunnet opphold, etter at

---

<sup>13</sup> VOR – Variation Order Request, forespørsel fra Leverandøren til Selskapet om å få en endringsordre (VO).

leverandøren ble klar over at været ville påvirke arbeidets fremdrift, jf. art. 16.1 tredje ledd. Hvis ikke taper han retten han har etter art. 4.7 andre ledd, til å få justert kontraktens fremdriftsplan, jf. art. 16.1.

En eventuell regulering av fremdriftsplanen skal reflektere konsekvensene forsinkelsen har hatt på leverandøren. Det er ikke hver gang leverandørens arbeid blir forhindret på grunn av været, at han vil ha behov for mer tid. I noen situasjoner kan det kanskje være mulig å utføre annet arbeid, selv om en bestemt type arbeid er forhindret utført på grunn av værforholdene. Dermed behøver leverandøren strengt tatt ikke en regulering av kontraktens fremdriftsplan i akkurat i den situasjonen. Men selv om leverandøren ikke behøver en regulering av fremdriftsplanen, kan det være mulig at han har krav på ekstra vederlag. Selv om arbeidet ikke forsinkes som en følge av "Weather Downtime" kan han bli påført ekstra utgifter i tilknytning til de omrokkingene han må gjøre på grunn av værforholdene, som han har krav på å få dekket, jf. art. 4.7 første ledd. Det er kun utgifter som blir påført leverandøren som en direkte konsekvens av "Weather Downtime", selskapet etter kontrakten har en plikt til å dekke.

I subsekontrakter før NSC 05 er, som tidligere nevnt, værrisikoen ikke regulert i det hele tatt. Vanlig praksis var da at partene delte kalenderåret seg i mellom, og dermed hadde risikoen en periode hver. Det vil si at leverandøren for eksempel hadde risikoen for været fra april til oktober, mens selskapet hadde risikoen fra oktober til april. Nå vet leverandøren at de etter kontrakten har krav på betaling, hvis været skulle være årsaken til at de blir forsinket. Tar man i betraktning hvor høy dagsraten på fartøy kan være, ser man at arbeidsoperasjoner som er værømfintlige, risikerer å bli svært kostbare. Konsekvensene av at været nå er regulert i kontrakten er at leverandørene i sine anbud ikke behøver å innkalkulere den risikoen været fører med seg. Betydningen av det er at leverandøren har en mindre risiko å ta høyde for i sine anbud, mens selskapet kan håpe at totalprisen blir lavere. Selskapet kan også få utført arbeid når som helst i løpet av kalenderåret, da det uansett er de som har værrisikoen.

### 3.3 Opprydding/fjerning av havarert del av "The Spread"

Risikoen for at deler av "The Spread" kan synke har partene regulert i art. 9.5.

Art. 9.5 pålegger leverandøren "promptly buoy, light, raise and remove the Spread, Materials, working equipment, vessel or craft", som har sunket eller blitt mistet under arbeidet. Leverandøren skal gjøre dette når det er nødvendig for å etterkomme statlige reguleringer, for å unngå navigeringsproblem, eller forsinkelser i arbeidets avsluttende fase og til sist hvis det hindrer selskapets operasjoner på "siten".

Leverandøren skal altså først avmerke stedet med bøyer, før gjenstanden heves og fjernes. Gjenstander som omfattes av bestemmelsen er "The Spread", material, arbeidsutstyr, fartøy og skip. Med tanke på hva kontrakten mener med "The Spread", jf. definisjonen i art. 1 litra y, er det overflødig å nevne "vessel or craft" i tillegg. Langt på vei kan man si at også arbeidsutstyr vil falle inn under betegnelsen "The Spread". Dermed hadde det nok vært like dekkende om kontrakten hadde pålagt leverandøren å fjerne "The Spread" og "Materials". Begge uttrykkene er definert i art. 1, slik at det er nokså klart hva som blir omfattet. Når man ser hvilke gjenstander og utstyr som faller inn under de to begrepene, er det ikke mye, om noe i det hele tatt, som ikke vil omfattes av art. 9.5. Dermed er det på det rene at leverandøren vil ha en plikt til å fjerne så å si alt, som han eventuelt måtte miste på havbunnen, hvis et av de alternative vilkårene er oppfylt.

Art. 9.5 pålegger leverandøren å fjerne gjenstander hvis en av fire situasjoner oppstår. For det første har leverandøren en plikt til å følge statlige reguleringer til enhver tid, noe som tidligere nevnt også klart fremgår av kontraktens art. 5.1. I dagens lovgivning finnes både hjemmel for å pålegge fjerning av vrak, jf. havneloven §§ 18 og 20 og fjerning av forurensning, jf. forurensningsloven § 7. De nevnte bestemmelser pålegger plikter på den som er eier av fartøyet og den som er ansvarlig for forurensingen. Så selv om kontrakten ikke hadde regulert slike tilfeller, ville leverandøren likevel hatt en plikt til å rette seg etter lover, som angår områder for hans virksomhet. Selskapet på sin side vil unngå å stå igjen med ansvar og kostnader, hvis det skulle oppstå tilfeller hvor de urettmessig får pålegg fra

staten. I slike situasjoner regulerer art. 9.5 ansvars- og kostnadsfordelingen mellom leverandøren og selskapet.

Men det er ikke bare når statlige reguleringer krever det at leverandøren må fjerne det han mister på havbunnen. Det andre alternative vilkår i kontrakten er at hvis gjenstanden er eller kan bli en fare for navigering, så må den fjernes. Det vil si at hvis gjenstandens plassering vil skape navigeringsproblemer for fartøyer i området, så er leverandøren forpliktet til å fjerne gjenstanden etter kontrakten. Og det gjelder selv om gjenstandens beliggenhet ikke strider mot gjeldende lover og forskrifter. Men det må være en reel fare for at den mistede gjenstanden vanskeliggjør navigeringen i området og skaper farefulle situasjoner.

For det tredje er leverandøren i følge art. 9.5 forpliktet til å fjerne sunkne, eller mistede gjenstander, som det kan være en fare for vil skape forsinkelser i arbeidets avsluttende fase. Det vil si at viss det er nokså sannsynlig at den aktuelle gjenstand ligger slik til, at det er en sjanse for at den vil skape forsinkelser mot slutten av arbeidet, kan selskapet kreve at leverandøren fjerner den. Slik som tidligere understreket er det av stor betydning for selskapet at kontrakten blir fullført innenfor det fastsatte tidsskjema. Når art. 9.5 sier at leverandøren plikter å fjerne gjenstander som kan føre til forsinkelser i avslutningen, har selskapet regulert bort en eventuell hindring, som kunne ført til forsinkelse.

Fjerde og siste situasjon som gjør at leverandøren må fjerne en gjenstand som er mistet på havbunnen, er hvis den hindrer selskapets arbeidsoperasjoner på "siten". For at bestemmelsens fjerde alternativ skal komme til anvendelse er det nok at selskapets arbeidsoperasjoner hindres, uansett hvor i kontraktperioden man befinner seg. Mens vilkåret i tredje alternativ er at det må være fare for forsinkelse, er vilkåret i fjerde alternativ at arbeidsoperasjoner hindres. Det er ikke noe krav at arbeidet må eller kan bli forsinket.

I art. 9.5 er uttrykket "obstruct Company's operations" benyttet, men hva med andre leverandørers arbeid på "siten"? Er det et bevisst valg av kontraktspartene å benytte "Company" istedenfor "Company Group" i denne sammenhengen? Det er ikke meningen at det bare er selskapets egenutførte arbeidsoperasjoner som må bli hindret av den aktuelle gjenstanden. Hvis en sunket gjenstand ligger i veien for en annen av leverandørene som utfører arbeid på samme "site", er leverandøren, som har ansvaret for den gjenstanden, ansvarlig for å fjerne den etter art. 9.5, Grunnen til det er at de andre leverandørene utfører arbeider for selskapet, og hvis de hindres i sine arbeidsoperasjoner hindrer man på sett og vis selskapet. "Company's operations" er i relasjon til leverandøren alle operasjoner i selskapets regi, uansett hvem som utfører dem – altså bare unntatt leverandøren og dennes underleverandørers operasjoner.

Hvis leverandøren er forpliktet etter art. 9.5 å heve og fjerne for eksempel et rør som han har mistet på havbunnen, sier kontrakten at det skal skje "promptly". Det betyr at leverandøren skal se til at gjenstanden blir fjernet omgående, etter at de har fått beskjed av selskapet, eller uten beskjed hvis de selv vet at gjenstandens beliggenhet er i strid med statlige reguleringer. Ved å benytte ordet "Promptly" i bestemmelsen er det ingen tvil om at en eventuell fjerning av utstyr skal skje med en gang. Må leverandøren hente inn fartøy og /eller utstyr for å kunne utføre en slik arbeidsoperasjon, må det skje raskt. Hadde man kunnet brukt lengre tid, faller noe av hensikten med bestemmelsen bort. Hevingen og fjerningen skal jo i noen tilfeller skje for å unngå at det oppstår forsinkelser hos selskapet, eller at selskapets arbeidsoperasjoner forhindres. Dermed er det på det rene at leverandøren av den grunn må foreta seg noe med en gang.

Når man ser på i hvilke situasjoner kontrakten pålegger leverandøren en plikt til å heve og fjerne gjenstander, er de ganske omfattende. Et naturlig utgangspunkt hadde vært at leverandøren hadde en slik plikt i de tilfeller hvor lover og regler påla han å gjøre det, men kontrakten favner mye videre enn som så. Leverandøren må i flere situasjoner fjerne utstyr, selv om det ikke strider mot statlige reguleringer. Når man ser på bestemmelsen i art. 9.5 er



det ikke mange tilfeller hvor leverandøren ikke vil være forpliktet til å fjerne det han eventuelt har mistet på havbunnen.

Det er blant annet på grunn av at regelen om fjerning av utstyr er såpass omfattende, at man i bestemmelsens siste punktum har en kostnadsbegrensning for leverandøren. Art. 9.5 siste punktum sier at med forbehold for det som følger av art. 30.3, skal alle kostnader relatert til slike operasjoner bæres av leverandøren. Leverandørens ansvar begrenses til 5 millioner norske kroner for hver hendelse i art. 30.3.

Art. 30.3 pålegger leverandøren å holde selskapsgruppen skadeløs fra kostnader blant annet i tilknytning til fjerning av vrak og andre gjenstander som er blitt mistet. Det er viktig å merke seg at det kun er utgifter i anledning krav fra offentlig myndighet og utgifter i forbindelse med fjerning av gjenstander som hindrer selskapets operasjoner som er omhandlet i art. 30.3 litra a. Utgiftsbegrensningen for leverandøren finnes i art. 30.3 andre ledd, som tidligere nevnt begrenser den leverandørens ansvar til 5 millioner norske kroner, for hver enkelt hendelse. Det vil si at hvis kostnadene i forbindelse med fjerning av en sunket gjenstand overstiger 5 millioner norske kroner, skal selskapet betale det overskytende. Men det er viktig å merke seg at beløpsbegrensningen ikke gjelder hvis hendelsen dekkes av forsikringer. Da skal leverandørens ansvar omfatte det forsikringsbeløpet som utbetales.

Bestemmelsen sier ingenting om utgifter som oppstår når leverandøren er forpliktet til å fjerne gjenstander, som en følge av at de er til fare for navigering, eller kan skape forsinkelser i arbeidets avsluttende fase, jf. art. 9.5. Hvis årsaken til fjerning er en av de to sistnevnte, må leverandøren dekke alle kostnader som vil oppstå i forbindelse med fjerning i slike situasjoner.

### 3.4 "Free access"

Til forskjell fra for eksempel fabrikkasjonskontrakter, hvor mye av arbeidet blir utført på leverandørens egen byggeplass onshore, må en stor del av arbeid i tilknytning til subseaktrakter utføres offshore. Når store deler av arbeidet må utføres offshore og at "The Spread" står, som jeg har understreket flere ganger, sentralt i det arbeidet som skal gjennomføres for å oppfylle kontraktsforpliktelsene, medfører det en høyere risiko enn om arbeidet kunne blitt foretatt på land. Foruten den tidligere nevnte vær-risikoen, er det prekært for leverandøren å ha fri tilgang til området hvor arbeidet skal foregå. Mange av fartøyene og utstyret man benytter behøver god plass til å utføre arbeidsoperasjonene, i tillegg til at det av og til opprettes en sikkerhetssone rundt arbeidsområdet. At ikke leverandøren får tilgang til, eller god nok tilgang til området hvor han skal utføre arbeid, kan føre til problemer med å følge kontraktens fastsatte fremdriftsplan.

Tidligere standardkontrakter i bransjen, blant andre NF 92, inneholder ingen bestemmelser som omhandler partenes tilgang til "offshore-siten". En årsak til det er nok at i fabrikkasjonskontrakter kan en stor del av kontraktsarbeidet utføres på land, på leverandørens egen byggeplass. Man er heller ikke i samme grad som i subseaktrakter, avhengig av dyre og fåtallige fartøy, for å utføre jobben.

Utgangspunktet er at det er selskapet som har det grunnleggende herredømme over området offshore, hvor kontraktsarbeidet skal utføres. Selskapet koordinerer aktivitetene på feltet, gjennom kontrakter med sine leverandører. Det er en krevende oppgave for selskapet å sørge for at alle leverandørers behov imøtekommes, på en måte som er mest mulig tilfredsstillende for alle parter. Det er særdeles viktig for alle av selskapets leverandører å få utføre arbeidet til avtalt tid. De fleste av leverandørene vil oppleve problemer i løpet av den tiden kontraktsarbeidet pågår. Og av og til vil en leverandørs problemer, også føre til problemer hos andre av leverandørene. Oppstår det forsinkelse hos en av de andre leverandørene, kan det igjen hindre leverandøren i å utføre arbeidet i henhold til fastsatt fremdriftsplan. Må fremdriftsplanen justeres som en følge av andres forsinkelser, vil det

også kunne påvirke kontraktene leverandøren har inngått med sine underleverandører, hvor ”The Spread” står sentralt.

I NSC 05 art. 4.3 andre ledd har partene regulert hvilken tilgang leverandøren skal ha til ”siten”. Bestemmelse gir for det første leverandøren en rett til en ”free and unrestricted access” til ”siten” hvor arbeidet skal utføres, jf. art. 4.3 andre ledd. For det andre skal han ha en slik adgang under hele kontraktsperioden, unntatt de periodene som er spesifisert i vedlegg C<sup>14</sup> til kontrakten. Andre ledd i art. 4.3 pålegger selskapet en plikt til å skaffe leverandøren en uinnskrenket adgang til ”siten”, med unntak for avtalte perioder, på samme tid som man fastslår en rettighet for leverandøren. Men hva skjer hvis selskapet ikke sørger for at leverandøren har uhindret adgang til arbeidsplassen, når de etter kontrakten har krav på det?

Hvis selskapet ikke overholder denplikten art. 4.3 andre ledd pålegger dem, foreligger det et kontraktsbrudd fra selskapets side. Men får det noen konsekvenser for selskapet? Art. 27.1 hjemler virkningene av at selskapet ikke overholder pliktene de har ifølge kontrakten. For at art. 27.1 skal komme til anvendelse, må leverandøren ha blitt påført en forsinkelse, i vårt tilfelle som følge av at han ikke fikk fri adgang til ”siten” når han hadde krav på det. Når leverandøren forsinkes, på grunn av forhold selskapet skal holde ham skadesløs for, må han utstede en VOR, ”without undue delay” etter han oppdaget selskapets kontraktsbrudd, jf. art. 27.1 tredje ledd, hvor han ber om en justering av fremdriftsplanen på grunn av at selskapet ikke har gitt ham tilgang til ”siten” til avtalt tid, jf. at. 11.2. Overholder han ikke fristen, taper han retten til å gjøre gjeldende krav han måtte ha mot selskapet, som en følge av kontraktsbruddet.

Leverandøren har ingen rett til å iverksette akselerasjonstiltak, for å hente inn forsinkelsen, uten ordre fra selskapet. Etter at selskapet har mottatt VORen fra leverandøren er det opp til de å avgjøre om leverandøren skal forsere. Normalt skal det gjøres gjennom en VO, som

---

<sup>14</sup> Vedlegg C – fremdriftsplan, jf. art. 2.1

umiddelbart skaper handlingsplikt for leverandøren, jf. art. 15.1. Når leverandøren iverksetter forseringstiltak, etter å ha mottatt VO fra selskapet, vil han ha krav på at kostnadene hans blir dekket etter art. 27.1. Det gjelder selv om forseringen er vellykket, slik at sluttresultatet er at han ikke blir forsinket. Har manglende adgang ført til at leverandøren ikke forsinkes i det hele tatt, har han ikke noen rettigheter etter art. 27.1. Har leverandøren fått økte kostnader, til tross for at han ikke påføres en forsinkelse, på grunn av selskapets manglende kontraktoppfyllelse, må han eventuelt kreve erstatning på grunnlag av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, fordi NSC 05 ikke regulerer en slik situasjon.

En eventuell endring av fremdriftsplanen og/eller vederlaget skal reflektere konsekvensene forsinkelsen, som oppstår på grunn av selskapets kontraktsbrudd, har på leverandøren, jf. art. 27.1 første ledd, siste punktum.

### 3.5 Leverandørens flyt og andre kontraktsforpliktelser

”The Spread” består av, som jeg har nevnt tidligere i oppgaven, av kostbare fartøy, som det ikke alltid finnes mange av, selv på verdensbasis. Mye av utstyret er svært avansert og spesielt, det vil si at det ikke er gjort i en håndvending å erstatte det viss noe uforutsett skulle skje. Siden ”The Spread” står sentralt i en riktig kontraktoppfyllelse i subseasammenheng, er leverandøren avhengig av en nøye gjennomtenkt og godt planlagt fremdriftsplan. Fremdriftsplanen blir opprettet sammen med selskapet, og blir en del av kontrakten som inngås mellom partene. Planen over kontraktsarbeidets fremdrift kan variere i både omfang og hvor detaljert den er, fra kontrakt til kontrakt. Med basis i fremdriftsplanen utarbeider leverandøren mer detaljerte planer, som danner grunnlaget for hans prosjektstyring og rapportering. Hvor lang tid hver arbeidsoperasjon tar, kan variere en del fra kontrakt til kontrakt. Og kanskje spesielt i subseakontrakter, hvor man er svært avhengig av ”The Spread” og til dels gode værforhold.. Men erfarne leverandører har som regel en rimelig god kontroll, med hvor lang tid de behøver til de forskjellige oppgavene som skal gjennomføres. I tillegg til den tid det tar, er det vanlig praksis at leverandøren legger inn litt ”fleksibilitet” i tidsplanen. Slik at han har litt å gå på hvis uforutsette ting skulle oppstå. Dermed reduseres også sjansen for at det vil oppstå forsinkelser i forhold til

kontraktens fremdriftsplan. De ”ekstra” dagene som leverandøren legger inn i kontraktsplanen sin, for å håndtere uforutsette hendelser, kalles leverandørens ”float”.

Leverandøren er i henhold til kontrakten forpliktet til å holde den fastsatte fremdriftsplanen. Men endringsordre underveis i kontraktsperioden kan påvirke framdriftsplanen, og nødvendiggjør justeringer av denne. Men i noen tilfeller har leverandøren tid nok til også å utføre endringsarbeidet, slik at man strengt tatt ikke behøver å endre fremdriftsplanen. Leverandøren er selvfølgelig interessert i å få ekstra tid, til å utføre det ekstra arbeidet de er pålagt gjennom endringsordren, for å ha noen dager å gå på senere i kontraktsperioden, hvis det skulle inntreffe noe uforutsett, som de selv har risikoen for. Selskapet på sin side er som alltid interessert i å få arbeidet sluttført til avtalt tid, de vil derfor mye heller betale ekstra, enn å gi leverandøren mer tid. I NF 92 er slike tilfeller regulert i art. 13.4 første ledd, som overlater det til partene å avtale eventuelle justeringer av fremdriftsplanen. I avtalen skal det tas hensyn til endringens samlede nettoeffekt, samt ”rimelig hensyn til de samlede forsinkede virkninger av tidligere endringsarbeid”, jf. NF 92 art. 13.4 første ledd. Kort sagt vil det si at kontrakten ikke gir noe klart svar på hvem som har krav på leverandørens ”flyt”.

I NSC 05 har partene forsøkt å regulere slike forhold litt annerledes. Nettopp av den grunn at partene frem til nå, og kanskje spesielt leverandørsiden, ikke har vært spesielt fornøyd med hvordan spørsmålet om ”hvem som eier leverandørens flyt”<sup>15</sup> har vært regulert. Forholdet er regulert i NSC 05 art. 13.3. Innledningsvis er ordlyden den samme som i NF 92, men det er det man skal ta hensyn til som er annerledes i NSC 05. Både litra a og b inneholder nye hensyn man skal ta, når man avtaler hvilken betydning en VO skal få på fremdriftsplanen. Det skal tas tilbørlig hensyn til effekten endringsarbeidet har på ”Contractor`s float”, jf. art. 13.3 litra a. Et slikt hensyn ble nok i stor grad også innfortolket tidligere, i relasjon til NF 92, men nå har man fått det med i bestemmelsen. Dermed er det på det rene at det skal vektlegges i vurderingene partene gjør i forhold til justeringer av

---

<sup>15</sup> Se Kaasen – Kommentar til NF 92 side 337, pkt. 3

fremdriftsplanen. Men ordlyden i NSC 05 gir på samme måte som NF 92 ikke noe klarere svar på hvem som "eier leverandørens flyt". Art. 13.3 gir ingen klare svar på hvem av partene som har krav på den fleksibiliteten leverandøren har lagt inn i sin detaljerte fremdriftsplan.

Art. 13.3 litra a slår fast at det skal legges tilbørlig vekt på den effekt endringsordren har på leverandørens flyt, men kommer VOen tidlig i kontraktsarbeidet er det vanskelig å forutse hvilken effekt den vil få på leverandørens flyt. Det kan se ut som leverandøren ikke trenger ekstra tid til å utføre tilleggsarbeidet akkurat der og da. Men så skjer det noe uforutsett lenger ut i kontraktsperioden, som leverandøren selv har risikoen for. Dermed hadde han trengt for eksempel de ekstra 5 dagene han hadde å gå på tidligere, men som han benyttet til å utføre endringsarbeidet, for å unngå mislighold på grunn av forsinkelse. For blant annet å unngå nettopp slike situasjoner har man i litra c slått fast at partene skal ta hensyn til de samlede forsinkende virkninger av tidligere endringsordre. Hvis tidligere endringsordre ikke har hatt betydning på fremdriften, kan det hende at akkurat denne endringsordren får betydning på fremdriftsplanen, nettopp på grunn av endringer foretatt tidligere i kontraktsperioden. Men hva hvis leverandøren ikke får noen flere VOer fra selskapet, og tidligere VOer har brukt opp nesten all "flyten", slik at det ikke er noe slingringsmonn igjen i leverandørens plan til å foreta for eksempel en uforutsett reparasjon av nødvendig utstyr?

Forsinkelse kan vel sies å være en av leverandørens største risikoer i forbindelse med subseaktrakter. Et forebyggende tiltak fra leverandørens side er nettopp å legge inn litt slingringsmonn i hans "personlige" fremdriftsplan. Da har han litt å gå på hvis uforutsette ting skulle skje, eller ting tar lengre tid enn antatt. I subseaktrakter er man som tidligere understreket til dels svært avhengig av komplisert og avansert utstyr. Risikoen for at noe ikke går som planlagt er av den grunn mye høyere enn i andre typer kontrakter. I tillegg er investeringene både i fartøy og utstyr høye, noe som gjør leverandøren avhengig av en viss inntjening, gjennom å belegge fartøyene tettest mulig med oppdrag. Fulle oppdragskalendere kan føre til at en forsinkelse, som i utgangspunktet er liten, kan få mye

større konsekvenser enn man skulle tro. Leverandøren på sin side er derfor interessert i å selv kunne disponere sin flyt som han selv vil. Spørsmålet blir rett og slett om NSC 05 fullt ut løser problemet om hvem som "eier leverandørens flyt".

Kontraktens løsning er en individuell tilnærming til problemet. Det vil si at det er opp til partene i hvert enkelt tilfelle å avgjøre om man skal justere fremdriftsplanen, som følge av foreliggende endringsordre. Det som skiller NSC 05 fra for eksempel NF 92 er at man klarere har slått fast i bestemmelsen, hvilke hensyn man skal ta, når man avgjør virkningene på fremdriftsplanen. Når selskapet kommer med en VO om ekstra arbeid, som nødvendiggjør justeringer av fremdriftsplanen, må de ta tilbørlig hensyn til leverandørens flyt og andre kontraktsforpliktelser han måtte ha, endringer, jf. art. 13.3 første ledd. Selskapet må respektere at leverandøren ønsker å utnytte "The Spread" på en slik måte, at nødvendig inntjening sikres. På samme tid kan man stille spørsmål om ikke leverandøren på sin side, bør ta høyde for at det vil komme noe endringsarbeid underveis i kontraktsperioden. For en erfaren leverandør er det klart at det vil komme endringer fra selskapets side, som enten vil nødvendiggjøre en justering av fremdriftsplanen eller forsering fra leverandørens side. Derfor bør leverandøren ta med i sine kalkuleringer, at selskapet kan komme til å benytte noe av flyten han har lagt inn i sine fremdriftsplaner.

Leverandøren kan derfor ikke fullt ut regne med å på egen hånd få disponere den "ekstra" tiden han legger inn i tidsplanene sine. Han kan på den måten dermed ikke helt fjerne den økte risikoen for forsinkelse, bruk av "The Spread" fører med seg, men han har mulighet til å redusere risikoen. Selskapet på sin side må på bakgrunn av reguleringen i art. 13.3 litra a og b, finne seg i å ta hensyn til leverandørens forpliktelser og flyt. Og de kan derfor ikke regne med å få gjennomført endringsordre akkurat når det måtte passe dem best.

### 3.6 Avbestilling

Selskapets rett til avbestilling utgjør en risiko for leverandøren, fordi de i liten eller større grad er avhengig av inntjening som de fleste andre. "The Spread" krever som regel store investeringer av leverandøren, som nødvendiggjør en forutsigbarhet med tanke på

inntektene. Drift og vedlikehold av ”The Spread er også en kostbar affære. I offshorebransjen, hvor oppdragene lyses ut på anbud og kontraktsperioden stort sett strekker seg over flere år, er det ikke lett innen kort tid å få nye oppdrag, etter en eventuell avbestilling.

NSC 05 gir selskapet en ubegrenset rett til å avbestille hele eller deler av kontrakten, jf. art. 17.1. Tilsvarende bestemmelser finnes også i andre standard fabrikkasjonskontrakter, deriblant NF 92, men den hjemler kun avbestilling av hele kontrakten, ikke deler av den, jf. NF 92 art. 17. At hele kontrakten avbestilles nyttes sjelden av selskapet, men er en sikkerhet hvis det etter kontraktinngåelsen skulle vise seg at kontraktsarbeidet, som ofte er en del av et større prosjekt, er unødvendig. Selskapets avbestillingsrett medfører i alle tilfeller en risiko for leverandøren, og kanskje spesielt i subsea-sammenheng hvor han som oftest har foretatt store investeringer i blant annet ”The Spread”. Investeringene er gjort med tanke på mange forskjellige prosjekter, men leverandøren kan ha modifisert ”The Spread” for akkurat dette arbeidet, og har ofte gitt avkall på alternativ beskjeftigelse, som nå ikke lar seg etablere. Tidligere kontrakter ga som nevnt selskapet en rett til å avbestille hele kontrakten ex nunc. Når partene nå i NSC 05 har valgt å utvide avbestillingsretten til også å omfatte deler av arbeidet, skaper det en ny risiko i forhold til ”The Spread”. Bestemmelsen om avbestillingsretten har tidligere svært sjelden vært benyttet, og en av grunnene til det er nok at selskapet kun hadde mulighet til å avbestille hele kontrakten. Nå som man i subseakontrakter har anledning til å avbestille enkeltdeler av kontrakten, er kanskje muligheten for at bestemmelsen blir oftere tatt i bruk større, noe som igjen øker risikoen for leverandøren.

På den annen side kan man kanskje si at selskapet alltid har kunnet ”avbestille” deler av kontrakten, gjennom å utstede en negativ endringsordre, og de i NSC 05 ikke har fått en rett de ikke hadde fra før av. Forskjellen på avbestilling og negativ endringsordre er at art. 17 vil komme til anvendelse når arbeidet som ikke skal utføres er en større, spesifisert del av kontrakten. Hvis selskapet for eksempel vil redusere omfanget av et arbeid de vil ha



utført, må de ennå gå veien om endringsreglene, jf. art. 12-16. Dessuten kan forskjellen med henhold til det økonomiske oppgjøret bli forskjellig i de to tilfellene, se art. 17.3, jf. art. 13.2.

Leverandøren må, når kontrakten gir selskapet hjemmel, ta høyde for at hele kontrakten, eller deler av arbeidet kan bli kansellert, men i praksis er ikke det alltid like lett. Konkurransesituasjonen hindrer ham normalt i å legge inn en interessant risikopremie. Investeringer i kostbare fartøy og dyrt utstyr, gjør de fleste av leverandørene avhengig av at ordrebøkene til enhver er nokså fulle. Subseaktrakter strekker seg som regel over en lengre tidsperiode, noe som gjør at det kan være snakk om mange måneder uten arbeid, hvis selskapet kansellerer hele eller deler av kontrakten. Når kontraktene inngås etter anbudsrunder, er det heller ikke gjort i en håndvending å skaffe nytt arbeid, hvis det blir aktuelt for selskapet å avbestille.

En eventuell avbestilling vil føre til at leverandøren taper fortjeneste, uten at han har gjort seg skyldig i noe som helst. Partene har i art. 17.3 forsøkt å regulere bort noe av den risikoen leverandøren påføres og urimeligheten han utsettes for, ved at selskapet er gitt avbestillingsrett. I tillegg til at selskapet må dekke bestemte utgifter, jf. art. 17.2, må de også betale et avbestillingsgebyr, jf. art. 17.3. I NF 92 hadde man to alternative måter å fastsette hva avbestillingsgebyret skal være, de samme som vi finner i art. 17.3 litra a, det er alternativet som gir det minste avbestillingsgebyret som kommer til anvendelse. I NSC 05 har man utvidet gebyrbestemmelsen til å omfatte et tredje alternativ, jf. art. 17.3 litra b. Reguleringen i litra b kan komme til anvendelse hvis avbestillingen finner sted 180 dager eller mindre, før planlagt mobilisering. Det er opp til leverandøren å bestemme om han vil ha avbestillingsgebyret beregnet etter litra a eller litra b, jf. art. 17.3 litra b. Jo nærmere mobilisering avbestillingen skjer, desto høyere blir avbestillingsgebyret. I stor grad gjenspeiler det ulempen for leverandøren, som nok blir større jo nærmere mobilisering man er.

### 3.7 Selskapets rett til midlertidig å innstille arbeidet

Retten selskapet har til å stanse arbeidet leverandøren utfører i henhold til kontrakten utgjør en risiko for ham, fordi det øker sannsynligheten for at andre forpliktelser, leverandøren måtte ha, blir forsinket. Alle fartøy og alt utstyr som inngår i "The Spread" vil som regel ikke bli benyttet gjennom hele kontraktsperioden. Når for eksempel en ROV er ferdig med arbeidet den skal utføre i henhold til denne kontrakten, vil som regel leverandøren ha planlagt å benytte den i andre pågående eller nye prosjekt. Selskapets suspensjon av arbeidet vil derfor utgjøre en risiko for leverandøren, med tanke på hans utnyttelse av "The Spread".

Selskapet kan når som helst i kontraktsperioden midlertidig innstille leverandørens arbeid eller deler av arbeidet, jf. art. 18.1 første ledd. I forbindelse med store utbyggingsprosjekt inngår selskapet kontrakter med forskjellige leverandører, som igjen inngår kontraktsforhold med sine underleverandører. Underveis i kontraktsperioden kan det oppstå et behov fra selskapets side som gjør at man må endre deler av kontrakten, han kan da ha behov for tid til å utarbeide oversikt over ønskede endringer. Art. 18 gir da selskapet anledning til å stanse arbeidet, slik at de unngår at leverandøren utfører arbeid de kanskje vil endre, eller kanskje ikke ønsker utført i det hele tatt. Koordinering av de forskjellige kontraktsforhold, kan også gi et behov hos selskapet til å midlertidig innstille et eller flere av det totale prosjekts kontraktsforhold. Et eksempel er at utstyret som subsealeverandøren skal installere ikke er klart, eller "siten" blir benyttet til andre aktiviteter og i så måte er opptatt.

Det er på det rene at en midlertidig stans i arbeidet, i større eller mindre grad, vil by på problemer for leverandøren. Derfor har partene i kontrakten ved å gi selskapet en rett til å midlertidig innstille arbeidet, prøvd å kompensere de ulemper man påfører leverandøren gjennom art. 18s øvrige bestemmelser. I andre standardkontrakter har man også gitt selskapet en rett til å midlertidig innstille arbeidet, se blant annet NF 92 art. 18. Men i NSC 05, som jo er en standardkontrakt som benyttes i subseasammenheng, har partene sett seg nødt til å justere reglene noe, sett i forhold til NF 92, nettopp på grunn av at

”The Spread” reiser særlige problemer og behov.

Selskapet behøver ikke begrunne hvorfor de midlertidig stanser arbeidet, de må bare varsle leverandøren om hvilke deler av arbeidet som for en periode skal opphøre, og når de antar at de vil arbeidet skal gjenopptas, jf. art.18.1 andre ledd. Det største problemet for leverandøren er at de i denne perioden ikke får utføre det arbeid, som de skal i henhold til kontraktens fremdriftsplan, dermed er faren stor for at arbeidet forsinkes. Forsinkelsen vil ikke få noen konsekvenser for leverandørens forhold til selskapet, da de har krav på justering av fremdriftsplanen hvis de leverer VOR i tide, jf. art. 18.4. Det er i forhold til *andre* forpliktelser at en midlertidig stans i arbeidet, i pågående kontraktsforhold, vil skape problemer.

Leverandøren er selvfølgelig interessert i å utnytte fartøyene og utstyret sitt på en mest mulig effektiv og lønnsom måte. Derfor vil han raskt etter at han er ferdig med arbeidet i ett kontraktsforhold, benytte ”The Spread” eller deler av dette i et annet kontraktsforhold, hvis han har muligheten til det. Og på grunn av at de fartøy og det utstyr som inngår i ”The Spread” både er kostbart og fåtallig, er det ikke en enkel sak å skaffe annet utstyr og andre fartøy til å utføre jobben. Selv om leverandøren til en viss grad bør påregne forsinkelser, er det urimelig at selskapet kan velge å stanse arbeidet, med den konsekvens at leverandøren ikke til rett tid kan oppfylle andre forpliktelser han måtte ha. For å unngå at selskapets stans av arbeidet påfører leverandøren konsekvenser med større omfang, har partene i NSC 05 tatt med en bestemmelse som gir leverandøren en rett til å demobilisere ”The Spread”, jf. art. 18.1 tredje ledd. Art. 18.1 tredje ledd oppstiller to kumulative vilkår som må være oppfylt for at de skal ha rett til å demobilisere ”The Spread”. Første vilkår er at perioden arbeidet midlertidig stanses må overstige 10 dager, eller så må det være åpenbart at det vil bli tilfelle. Andre vilkår er at leverandøren kun har en rett til å demobilisere, hvis det er nødvendig for å innfri andre forpliktelser. Det er kun de delene av ”The Spread” som inngår i det arbeid som midlertidig stanses som eventuelt kan demobiliseres, med andre ord vil det kun gjelde fartøy og/eller utstyr som i løpet av suspensjonen ikke vil bli benyttet i kontraktsarbeidet. Uansett hvor lenge stansen varer har ikke leverandøren rett til å heve

kontrakten. På en måte kan man si at retten til å demobilisere har erstattet retten til å heve, som man blant annet har ved midlertidig stans ifølge NF 92 art. 18.4, hvor man ikke har en rett til å demobilisere utstyr. I subsekontrakter hvor "The Spread" står sentralt i riktig kontraktoppfyllelse, er det viktigere for leverandøren å kunne frigjør "The Spread", enn å kunne heve kontrakten. Og man kan langt på vei si at både selskapets og leverandørens interesser og behov ivaretas.

Arbeidet skal gjenopptas når leverandøren får beskjed fra selskapet, jf. art. 18.1 fjerde ledd. Men selskapet kan ikke kreve at arbeidet skal starte når det passer dem. Selskapet må ta hensyn til kontraktens fremdriftsplan, de støttefunksjoner som er blitt opprettholdt under stansen og leverandørens andre forpliktelser, jf. art. 18.1 fjerde ledd, siste punktum. Når kontrakten pålegger selskapet å ta hensyn til andre forpliktelser leverandøren må ha inngått, betyr det at de ikke kan kreve arbeidet gjenopptatt når det passer dem. Har leverandøren demobilisert "The Spread", for å utføre arbeid i forbindelse med en annen kontraktforpliktelse, må selskapet koordinere datoen for gjenopptakelse med fremdriftsplanen på det andre prosjektet. I prinsippet er de objektive kriteriene i bestemmelsen klare, selskapet er pliktet til å ta hensyn til leverandørens andre oppdrag. Men det er viktig å være klar over at det i praksis kan være vanskelig å løse.

I den perioden selskapet stanser arbeidet har leverandøren krav på en økonomisk kompensasjon, som skal dekke de utgifter den midlertidige stansen påfører ham. Leverandøren skal betales dagrate så lenge arbeidet er innstilt, jf. art. 18.2 første ledd, i tillegg skal selskapet dekke leverandørens nødvendige kostnader i tilknytning til situasjoner listet i art. 18.2 annet ledd litra a-e. Velger leverandøren å demobilisere "The Spread" har han en begrenset rett til betaling, jf. art. 18.3. Prinsippet er at betaling under den kontrakt han demobiliserer for å kunne gå til, dekker hans inntjeningskrav.

## **4 Virkning for leverandøren at risiko materialiserer seg**

### **4.1 Oversikt**

I punkt 4 vil jeg redegjør for og drøfte de situasjoner hvor risiko i tilknytning til ”The Spread” materialiserer seg, og det er leverandøren som har risikoen. I tillegg kommer jeg inn på force majeure, fordi det modifierer de andre beføyelsene.

Den beføyelsen som er mest aktuell for selskapet å benytte i forbindelse med materialisering av risikoer i tilknytning til ”The Spread” er dagmulkt, som en følge av at det har oppstått en forsinkelse. Grunnen til det er at kontrakten i seg selv ikke gir selskapet så mange beføyelser å benytte mot leverandøren underveis i kontraktsperioden.

Mangelsbestemmelsen kommer først til anvendelse etter levering har skjedd, og omhandler kun det arbeidet som leverandøren skal utføre i henhold til kontrakten, jf. art. 25.1. Men art. 10.1 pålegger leverandøren en generell plikt til å etablere et kvalitetssikringssystem, gjennom hele kontraktsperioden. Systemet skal være i overensstemmelse med de krav som er angitt i kontraktens vedlegg D. Systemet skal sette leverandøren i stand til å etterleve kontraktens krav til kontraktsarbeidets kvalitet og gjøre det enklere for leverandøren å påse at kravene følges og eventuelt utbedre eventuelle avvik. I tillegg til at systemet for kvalitetssikring skal benyttes internt hos leverandøren, er det også meningen at leverandøren enklere skal kunne dokumentere ovenfor selskapet at kontraktens kvalitetskrav er oppnådd. Underveis i kontraktsperioden har selskapet rett til å foreta en kvalitetsrevisjon og verifikasjon av leverandørens kvalitetssikring, jf. art. 10.4. Gjennom disse undersøkelsene har selskapet også mulighet til, underveis i kontraktsperioden, å føre en viss kontroll med at leverandørens ytelser er i samsvar med kontraktens krav. Det er leverandørens ansvar å utføre arbeidet i henhold til krav og spesifikasjoner, og selskapets undersøkelser i kraft av art. 10.4 modifierer ikke på noen måte leverandørens plikter etter kontrakten.

I tilfeller hvor leverandørens arbeid, før levering, vesentlig avviker fra det som er avtalt, kan kontraktsbruddsbestemmelsen i art. 26 anvendes, hvis ikke må man løse eventuelle

problemer med utgangspunkt i alminnelig kontraktsrettslige prinsipper. Art. 25.1 kommer som sagt først til anvendelse etter levering.

Hvis leverandøren ikke oppfyller de pliktene han har ifølge kontrakten slik han skal, foreligger et kontraktsbrudd. Unntaket er hvis manglende oppfyllelse skyldes forhold selskapet har risiko for, eller force majeure. Kontraktsbrudd fra leverandørens side gir selskapet beføyelser, som kan variere alt etter hvilket kontraktsbrudd det dreier seg om. De fleste av beføyelsene, slik som dagmulkt, utbedring og hevning, er regulert i NSC 05, se for eksempel art. 24, 25 og 26. Men noen av leverandørens forpliktelser, og da kanskje spesielt biforpliktelser, er ikke sanksjonert i kontrakten. Et eksempel på en av leverandørens kontraktsplikter, hvor kontrakten er taus med tanke på hvilke beføyelser selskapet har i tilfelle manglende etterfølgelse fra leverandørens side, er hans plikt etter art. 9.2 til å ha tilstrekkelig med reservedeler til "The Spread". I tilfeller hvor det forekommer brudd på slike plikter, må man supplere kontrakten med alminnelige kontraktsrettslige synspunkter.

I det følgende vil jeg gå nærmere inn på de beføyelsene i kontrakten, som er aktuelle hvor risiko i tilknytning til "The Spread" materialiserer seg.

#### 4.2 Forsinkelse

Den vanligste beføyelsen selskapet har mot at risiko i tilknytning til "The Spread" materialiserer seg er dagmulkt, som en følge av at leverandøren blir forsinket. Det er mange ting med "The Spread" som kan gå galt, nødvendig utstyr kan bli ødelagt, personer som er sentrale i arbeidsoperasjonen blir syke og lignende. Risikoen for at det vil oppstå en forsinkelse som vil ha en tilknytning til "The Spread" er rimelig høy. Grunnen er rett og slett at "The Spread" står svært sentralt i de aller fleste arbeidsoperasjoner, som må utføres for å oppfylle kontrakten, sammenholdt med at "The Spread" er sårbart og vanskelig å erstatte.

Leverandøren er forsinket hvis arbeidet, som er fastsatt i fremdriftsplanen, ikke er kontraktsmessig utført på de datoer som er fastsatt, jf. art 11 og 24. Det er kun når

leverandøren er forsinket med arbeid i tilknytning til en dagmulftsanksjonert milepæl, at selskapet kan kreve dagmulkt, jf. art. 24.1 første ledd. Er leverandøren forsinket underveis i kontraktperioden, men er ferdig med det arbeid som skal ferdigstilles til de dagmulftsanksjonerte milepæler, har selskapet ingen beføyelser mot leverandøren. Hvor mange dagmulftsanksjonerte milepæler man har, varierer fra kontrakt til kontrakt. Milepælene har sammenheng med arbeid som det er viktig for selskapet å ha ferdig til bestemte datoer. Ofte på grunn av at andre leverandører skal gjøre arbeid i tilknytning til nettopp dette arbeidet. Da er det viktig å unngå forsinkelse hos leverandøren, for hvis ikke er det muligheter for at forsinkelsen vil spre seg videre til andre leverandører. Å holde fremdriftsplanen er også viktig for leverandøren, da det ofte er ut fra den planen at han planlegger andre avtaler, hvor fartøy og utstyr inngår. Der ser han når de forskjellige delene av "The Spread" inngår i denne kontrakts arbeidsoperasjoner.

Er leverandøren forsinket i forhold til en dagmulftsanksjonert milepæl, er han pliktet til å betale selskapet dagmulkt, jf. art. 24.2. Ansvar for leverandøren har om å betale dagmulkt er objektivt, det vil si at det ikke er noe vilkår at man kan bebreide leverandøren for ikke å ha fullført avtalt arbeid innen milepælen. Hvor mye leverandøren i hvert enkelt tilfelle skal betale, er fastsatt i kontraktens vedlegg C, jf. art. 24.2. Hvis vilkårene for levering etter art. 19.1 foreligger på leveringsdato, faller selskapets rett til dagmulkt bort, jf. art. 24.2 andre ledd. Dette til tross for at leverandøren underveis har vært forsinket i forhold til dagmulftsanksjonerte milepæler. Men kan selskapet godtgjøre at de har lidt tap, som en følge av leverandørens tidligere forsinkelse, har de krav på å få tapet dekket, jf. art. 24.2 andre ledd. Et eventuelt tap, som har oppstått i forbindelse med forsinkelse i forhold til en dagmulftsanksjonert milepæl, kan ikke overstige det beløp dagmulkten var på.

Leverandørens samlede forsinkelsesansvar i form av dagmulfter er begrenset til 10 % av kontraktsprisen, jf. art. 24.2 tredje ledd. Det vil si at hvis leverandøren blir forsinket etter at dagmulktene han allerede har pådratt seg utgjør 10 % av kontraktsprisen, så har ikke selskapet lenger noen sanksjoner å benytte, foruten hevning etter art. 26,

se art 24.4 første punktum, eller å kreve ”uferdig levering”, jf art. 24.3. Hevning er en beføyelse som er svært lite brukt i offshoresammenheng, blant annet fordi selskapet sjelden har praktisk mulighet til å få inn andre leverandører i stedet. Den er derfor ikke særlig aktuell, selv når muligheten for dagmulkt har opphørt. Men hva kan da selskapet gjøre for å unngå at leverandøren blir enda mer forsinket? Mange vil si at leverandøren i slike tilfeller vil prioritere andre forpliktelser, hvor de kan pådra seg dagmulkt, og nedprioriterer denne kontrakten, hvor de allerede har pådratt seg maksimalt dagmulktansvar. Selskapet forsøker nok å inngå en avtale med leverandøren, hvor de frister med en bonus for rask levering, og selv om leverandøren ikke kan bli ilagt flere dagmulkter, har de et rykte i bransjen å ivareta, som kanskje betyr vel så mye som penger. En ytterligere mulighet er at ansvarsgrensene, i relasjon til forsinkelsen, settes til side, som følge av grovt uaktsomt eller forsettelig mislighold fra leverandørens side.<sup>16</sup>

Art. 24.4 andre punktum er en uttømmende regulering av hvilke sanksjoner selskapet har mot leverandørens forsinkelse. Leverandøren er forpliktet til å følge fremdriftsplanen, noe som følger av art.11, som også slår fast hva leverandøren skal foreta seg i forskjellige situasjoner hvor forsinkelse ser ut til å oppstå. Art. 24.2 hjemler som sagt selskapets rett til i visse tilfeller å kreve dagmulkt. Mens art. 26 i gitte tilfeller gir selskapet rett til å heve kontrakten, som følge av leverandørens forsinkelse. Uten om disse sanksjonene inneholder kontrakten ingen andre beføyelser mot leverandørens forsinkelse.

#### 4.3 Heving på grunn av leverandørens kontraktsbrudd

Art. 26 i kontrakten hjemler en rett for selskapet til å heve kontrakten, hvis et av fem alternative forhold oppstår, jf. art. 26.1 litra a-e. Flere av de regulerte hevingssituasjonene er direkte knyttet til ”The Spread”, noe som understreker hvor sentralt ”The Spread” står i riktig kontraktoppfyllelse.

---

<sup>16</sup> Se Kaasen – Kommentar til NF 92 s. 530 flg. om tilsidesettelse av begrensningsreglene.



Hevning er en beføyelse som generelt er lite benyttet i petroleumsvirksomheten. Foruten at det skal en del til før det foreligger hevningsgrunn, er det en del praktiske ting som nok også gjør sitt til at selskapet velger hevning, som en aller siste utvei. Men i gitte situasjoner kan hevning være en mulighet til å avslutte et uheldig kontraktsforhold. I det følgende vil jeg kun redegjøre for de hevningsgrunner, som er aktuelle i forbindelse med situasjoner som involverer ”The Spread”.

For det første gir NSC 05 selskapet en rett til å heve kontrakten med umiddelbar virkning ved varsel<sup>17</sup> til leverandøren, hvis leverandøren ikke har mobilisert ”The Spread” på avtalt sted innen 20 dager etter planlagt mobilisering, jf. art. 26.1 litra a.<sup>18</sup> Uansett hva årsaken til det måtte være, så har selskapet rett til å heve kontrakten. Men selskapet behøver ikke i alle tilfeller å vente 20 dager, er det innlysende at leverandøren ikke vil mobilisere ”The Spread” innen 20 dager, kan selskapet heve kontrakten før, jf. art. 26.1 litra a. Litra a kommer også til anvendelse i tilfeller hvor man som en følge av endringsordre har satt en dato for remobilisering, og denne overskrides med 20 dager.

Hva som ligger i uttrykket ”The Spread” er som tidligere nevnt definert i art. 1 y)<sup>19</sup>. Kort sagt omfattes alle fartøy, nødvendig personell, utstyr og forbruksmateriell, som skal anvendes i de arbeidsoperasjoner som må utføres, for å oppfylle kontrakten. Spørsmålet i hevningssammenheng blir i så måte om partene har ment at leverandøren må stille med et komplett ”The Spread” innen 20 dager for å unngå fare for hevning, eller om det er snakk om den delen av ”The Spread”, som er nødvendig for den arbeidsoperasjon det mobiliseres til. Alle fartøy og alt av utstyr vil ikke inngå i alle arbeidsoperasjoner kontrakten nødvendiggjør. En del av utstyret vil eksempelvis bare benyttes i arbeidets innledende faser, mens et spesialfartøy ikke behøves før mot slutten av kontraktsperioden. Vanligvis følger det av kontraktens vedlegg når mobiliseringsfristen til de forskjellige fartøyene er.

---

<sup>17</sup> Varsel til leverandøren skal være skriftlig, jf. art. 36.

<sup>18</sup> Partene har i art. 26.1 litra a valgt ordlyden ”has not delivered”, jeg legger til grunn at de med det mener at leverandøren ikke har mobilisert ”The Spread”.

<sup>19</sup> Se oppgavens punkt 2.2.

Har ikke partene sagt noe konkret om når de forskjellige delene skal mobiliseres, må man både av praktiske og økonomiske hensyn, legge til grunn at partene i forbindelse med art. 26 har ment med uttrykket "The Spread", det fartøy som er aktuelt til arbeidet forestående mobilisering/remobilisering gjelder. Men hva hvis et bestemt fartøy i følge kontrakten skal mobiliseres på en gitt tid, men kranen ombord på fartøyet vil ikke være klar før om tre uker. Situasjonen er også den at kranen heller ikke skal brukes før om tre uker, altså når den er klar. Kan man da si at leverandøren ikke har mobilisert "The Spread" innen 20 dager etter avtalt mobiliseringsdato, og at selskapet av den grunn har en rett til å heve kontrakten? At kranen er klar til den dato det er avtalt at den skal tas i bruk, er selvfølgelig det som betyr noe for selskapet. Er situasjonen den at kranen at kranen behøves før, kan vurderingen bli en annen. Eksempelet viser at man bør foreta en individuell vurdering i hver enkelt tilfelle, før man slår fast om selskapet har en rett til å heve med hjemmel i litra a.

For det andre gir kontrakten selskapet en hevningsrett i forbindelse med "The Spread", hvor "The Spread" ikke er i stand til å utføre arbeidet i henhold til kontrakten, på grunn av driftsuhell, reparasjoner, vedlikehold eller andre uoverensstemmelser med kontrakten for en periode på 20 kumulative dager, jf. art. 26.1 litra b. Det avgjørende i forhold til hevningsadgangen er at arbeidet blir forhindret på grunn av et av de nevnte forhold. Har leverandøren alternativt utstyr, eller andre arbeidsoppgaver som kan utføres mens for eksempel en reparasjon pågår, slik at arbeidet ikke forsinkes, faller ikke forholdet inn under nevnte bestemmelse. Bestemmelsen sier lite om hva en forsinkelse skal måles opp mot. Det som betyr mest for selskapet er at arbeidet ikke forsinkes i forhold til sanksjonert milepæler, så dersom det foreligger forsinkelse underveis, som leverandøren klarer å hente inn til milepælene, bør det legges til grunn at selskapet ikke har en hevningsrett med hjemmel i litra b i slike tilfeller.

Vilkår for hevning er at leverandøren i løpet av kontraktperioden har stans i arbeidet på grunn av "The Spread" i til sammen 20 dager. Det vil si at det ikke er snakk om 20 sammenhengende dager, man legger sammen antall dager arbeidet har stanset som en

konsekvens av forhold knyttet til ”The Spread”. Med 20 sammenhengende dager hadde bestemmelsen nærmest vært uten virkning, fordi da kunne leverandøren ha driftsstans i 19 dager, så arbeidet en dag, før man reparerte i 19 dager til. I forhold til litra b må man legge til grunn at det er snakk om alt som i følge definisjonen i art. 1 y) er en del av ”The Spread”. Har man reparasjoner på fartøy A i til sammen 6 dager, må vente 5 dager på en nødvendig del til et annet fartøy og en ROV blir ødelagt å det tar 10 dager å hente inn en ny, og alt fører til stans i arbeidet, har selskapet en rett til å heve. Forutsatt at leverandøren har risikoen for alle de nevnte forhold.

Litra d gir selskapet en generell rett til å heve kontrakten i tilfeller hvor det kan sies å foreligge et vesentlig kontraktsbrudd. Litra d må tolkes i sammenheng med bestemmelsens andre hevningsgrunner. Man skulle tro at litra a og b er uttømmende på sine felt, men i gitte situasjoner bør det kunne sies å foreligge et vesentlig kontraktsbrudd, selv om for eksempel litra b kun nesten er oppfylt. I kortere kontraktsforhold som for eksempel strekker seg over at par uker, vil et opphold i arbeidet på mindre enn til sammen 20 dager, kunne utgjøre et vesentlig mislighold.

Alternativene i art. 26.1 unntatt litra c, er situasjoner hvor partene har gitt selskapets hevningsrett, uten at man skal måtte vurdere vesentligheten av forholdet. Det kan derfor tenkes å oppstå lignende forhold, som de nevnt i bestemmelsen, og andre forhold i tilknytning til ”The Spread”, for eksempel i forbindelse med sertifisering, sikkerhet, forurensning og lignende, som kan utgjøre et vesentlig mislighold av kontrakten. Blir forholdet vurdert som et vesentlig mislighold kan en kombinasjon av de andre alternativ tenkes, men hevning vil da skje med hjemmel i litra d.

Art. 26.4 hjemler en rett for selskapet i gitte situasjoner å midlertidig stanse arbeidet med øyeblikkelig virkning. Art. 26.4 dreier seg ikke om heving, men av en eller annen grunn så har partene valgt å plassere bestemmelsen under art. 26 likevel. På mange måter hadde art. 26.4 passet bedre inn under art. 18, som omhandler midlertidig stans. Den situasjonen som er meget aktuell i forbindelse med ”The Spread” er litra c, som hjemler en rett for selskapet

til midlertidig stanse pågående arbeidsoperasjon med øyeblikkelig virkning, hvis ”The Spread” ikke oppfyller de kontraktsmessige krav. Og leverandøren kan ikke gjenoppta arbeidet som er stanset, før manglene ved ”The Spread”, som gjør at kontraktens krav ikke er imøtekommet, er utbedret og i henhold til kontrakten, jf. art. 26.4 andre ledd.

Litra a og b i art. 26.4 kan også være aktuelle i relasjon til ”The Spread”, fordi mesteparten av kontraktsarbeidet blir utført av fartøy og utstyr som er en del av ”The Spread”. Utføres ikke arbeidet i henhold til selskapets HMS-krav, jf. litra a, eller lover, regler, reguleringer og /eller forskrifter, jf. litra b, har selskapet rett til å stanse arbeidet også i den forbindelse.

Beføyelsen som er hjemlet i art. 26.4 er nok viktigere for selskapet enn selve hevningsbeføyelsen, nettopp fordi den er mer praktisk anvendelig. Dersom leverandøren ikke sørger for at ”The Spread” er i henhold til kontraktens krav, eller at arbeidet ikke utføres i henhold til litra a og b, har de hjemmel ikke bare til å stanse arbeidet, men det er leverandøren som må ta kostnadene ved stansen, jf. art. 26.4 andre ledd, siste punktum. I tillegg hjemler ikke kontrakten i slike situasjoner at leverandøren har krav på justering av fremdriftsplanen. En eventuell stans kan derfor lett påføre leverandøren forsinkelser, som han vil ha risikoen for.

#### 4.4 Force Majeure

Når en av pliktene leverandøren eller selskapet har i følge kontrakten blir misligholdt, oppstiller kontrakten som nevnt ovenfor beføyelser som den andre part kan benytte, blant annet for å motvirke skadevirkningene og kompensere for ulempene misligholdet medfører. Men kontraktens bestemmelser om misligholdsbeføyelser modifiseres i situasjoner som defineres som force majeure<sup>20</sup>, jf. art. 1 litra q. Hvis enten selskapet eller leverandøren ikke overholder en av pliktene de har etter kontrakten, og den som rammes kan godtgjøre at årsaken er force majeure, anses ikke kontraktsplikten som misligholdt, jf. art. 28.1.

---

<sup>20</sup> NSC 05 definisjon av force majeure er lik definisjonen i NF 92 art. 1 f). For utfyllende drøftelse av hva som ligger i begreper ”force majeure”, se Kaasen – Kommentar til NF 92 s. 629-632.

Kontaktens misligholdsbeføyelser kommer ikke til anvendelse i force majeure-situasjoner, virkningene av en slik situasjon er regulert i art. 28.

Force majeure-situasjoner har varierende varighet, fra dager til måneder, derfor vil også konsekvensene partene påføres ved slike hendelser variere. Utgangspunktet er at partene i slike situasjoner dekker sine egne kostnader, jf. art. 28.3, men art. 28 hjemler en rekke unntak fra utgangspunktet. Dersom selskapet påberoper seg force majeure, kommer noen av kompensasjonsreglene ved midlertidig stans i art. 18 til anvendelse, jf. art. 28.3 andre ledd. Det vil si at dersom selskapet blir rammet av force majeure, skal de kompensere leverandøren økonomisk etter reglene i art. 18.2 første ledd og andre ledd litra b, c og d. Reglene i art. 18.1 kommer også til anvendelse ved force majeure-situasjoner, jf. art. 24.3 andre ledd. Det vil si at hvis selskapet blir rammet av en force majeure hendelse, kan leverandøren etter 10 dager demobilisere "The Spread", dersom det er nødvendig for å oppfylle andre forpliktelser, jf. art. 28.3, jf. art. 18.1. Leverandørens force majeure kompenseres som ved selskapets force majeure, men først etter ytterligere 7 dager, jf. art. 28.3 andre ledd, siste punktum. Kontrakten gir dermed leverandøren hjemmel til ved egen force majeure å demobilisere "The Spread" for å oppfylle andre forpliktelser etter 17 dager.

Preklusiv frist for leverandøren å levere en VOR med tanke på justering av fremdriftsplanen og kontraktsprisen er "without undue delay" etter force majeure-situasjonen har opphørt, jf. art. 28.3 tredje ledd. Ved justering av fremdriftsplanen skal man ta hensyn til den forsinkelse som leverandøren er blitt påført som følge av force majeure-situasjonen, jf. art. 28.3 tredje ledd, siste punktum. I tillegg skal også leverandørens andre forpliktelser tillegges vekt, både når fremdriftsplanen justeres og ved gjenopptakelsen av arbeidet, jf. art. 18.1 fjerde ledd. Selskapet kan heve etter 60 dager, uten å måtte betale avbestillingsgebyr, jf. art. 28.4. Leverandøren har samme rettighet etter 180 dager.

En av de største bekymringer for leverandøren er at forsinkelsene på ett prosjekt blir så store at de får en negativ påvirkning på senere planlagte prosjekt. Når partene i NSC 05 har

regulert blant annet force majeure-situasjoner på en slik måte, at ”The Spread” kan demobiliseres for å anvendes på andre prosjekt, fjernes mye av leverandørens risiko. I tillegg skal det tas hensyn til leverandørens andre forpliktelser når man justerer fremdriftsplanen.

## 5 Litteraturliste

*Akseptkriterier for offshore service fartøy.* Oljeindustriens Landsforening. Tilgang:  
<http://www.olf.no/?11784.pdf> [Sisert 22.11.2005]

Kaasen, Knut. *Kommentar til NF 92.* Universitetsforlaget, Oslo 1994

*Offshore klassifikasjon.* Det Norske Veritas. Tilgang:  
<http://www.dnv.no/technologyservices/offshoreklassifikasjon/> [Sisert 22.11.2005]

## 6 Kilder

Lov om vern mot forurensning og om avfall (forurensningsloven) av 13. mars 1981 nr. 6

Lov om havner og farvann m.v. (havneloven) av 8. juni 1984 nr. 51

*NF 92.* Norsk fabrikkasjonskontrakt 1992, utarbeidet i samarbeid mellom Teknologibedriftenes Landsforening, Norsk Hydro AS, Saga Petroleum AS og Statoil AS, datert 14. mai 1992.

*NTK 2000.* Norsk totalkontrakt 2000, utarbeidet mellom Teknologibedriftenes Landsforening, Statoil AS og Norsk Hydro AS, datert 22. mars 2000.

*NSC 05.* Norwegian subsea contract 2005, utarbeidet mellom Statoil AS Stolt Offshore AS, Subsea 7 AS og Technip Offshore Norge AS, datert april 2005.

